917.141
S 7 fa

RAPPORT PRÉLIMINAIRE

SUR

L'EXPLORATION DE

L'ETENDUE DE PAYS

COMPRISE ENTRE LE

LAC ST-JEAN ET LA BAIE DE JAMES

FAITES EN VERTU D'INSTRUCTIONS DU DÉPARTEMENT DE LA COLONISATION ET DES MINES DE LA PROVINCE DE QUÉBEC.

PAR

HENRY O'SULLIVAN, D. L. S. & C. E.

INGÉNIEUR CIVIL ET INSPECTEUR DES ARPENTAGES, P. Q.

IMPRIMÉ PAR ORDRE DE LA LÉGISLATURE.

QUÉBEC
IMPRIMÉ PAR CHARLES PAGEAU
Imprimeur de Sa Très Gracieuse Majesté la Reine.

1898

L

RAPPORT PRELIMINAIRE

SUR

L'EXPLORATION DE

L'ETENDUE DE PAYS

COMPRISE ENTRE LE

LAC ST-JEAN ET LA BAIE DE JAMES

FAITES EN VERTU D'INSTRUCTIONS DU DÉPARTEMENT
DE LA COLONISATION ET DES MINES DE LA
PROVINCE DE QUÉBEC.

PAR

HENRY O'SULLIVAN, D. L. S. & C. E.

INGÉNIEUR CIVIL ET INSPECTEUR DES ARPENTAGES, P. Q.

IMPRIMÉ PAR ORDRE DE LA LÉGISLATURE.

BIBLIOTHÈQUE
SAINT-SAPIRE

QUÉBEC
IMPRIMÉ PAR CHARLES PAGEAU
Imprimeur de Sa Très Gracieuse Majesté la Reine.

1898

G. D., 17 avril 1925 - $0.25 -

L. 4699/97

A l'Honorable A. TURGEON,

Commissaires de la Colonisation et des Mines,

Québec.

MONSIEUR,

J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport préliminaire sur l'exploration de la contrée située entre le Lac St-Jean et la Baie de James.

Les plan et profil d'une partie de cette contrée sont maintenant presque terminés, et vous seront remis au commencement de la semaine prochaine.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé), HENRY O'SULLIVAN, I. S.

D. & P. L. S. & C. E., Inspecteur des Arpentages.

Québec, 9 décembre 1897.

59215

RAPPORT PRELIMINAIRE

SUR

L'EXPLORATION DE L'ETENDUE DE PAYS

COMPRISE ENTRE LE

LAC ST-JEAN ET LA BAIE DE JAMES

A l'honorable A. TURGEON,
Ministre de la Colonisation et des Mines,
Québec.

Monsieur,

Conformément aux instructions que j'avais reçues de votre département et qui m'autorisaient à explorer le pays compris entre le lac Saint-Jean et la baie de James, à examiner les côtes de celle-ci, à faire les levés et sondages nécessaires, pour y déterminer le port le plus convenable, à prendre des notes sur la topographie générale et la géologie de cette contrée, sur son sol, ses forêts, son climat, etc., à fournir enfin à votre département un plan, un profil et un rapport de mon exploration, lequel ferait connaître la direction et les déclivités probables d'une ligne de chemin de fer qui serait construite pour aider au développement de cette vaste région, j'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant :

En 1872, suivant des instructions reçues du département des Terres de la Couronne, mon frère, John H. Sullivan et moi, avons fait un nivellement entre le lac Saint-Jean et Chicoutimi, et nous avons trouvé que le lac est à trois cents pieds au-dessus du niveau moyen de la mer.

A partir de cette élévation de trois cents pieds au-dessus du niveau de la mer, une faible montée, d'un pied sur cent, nous conduit de la station de Roberval, sur le chemin de fer de Québec et Lac Saint-Jean, jusqu'au sommet d'une légère éminence qui s'élève à 250 pieds au-dessus du lac, au sud de la

ligne séparative des paroisses de Notre-Dame de Roberval et de Saint-Prime, à cinq milles environ au nord du village de Roberval. De là, dans la direction du nord, le terrain descend jusqu'à moins de cent pieds au-dessus du niveau du lac, avant d'atteindre Saint-Prime ; mais, en passant un peu plus à l'ouest, on trouvera un sommet moins élevé et des pentes plus uniformes.

Plus au nord, vers Saint-Félicien, sur la rive droite ou occidentale de la rivière Chamouchouane, jusqu'au-delà de la limite nord-ouest du canton de Dufferin, on pourrait, moyennant des terrassements peu considérables, construire une excellente ligne de chemin de fer.

Le long de la rivière il y a plusieurs chutes et rapides, dont la plus importante est celle du " Grand Ours ", illustrée par la photographie n°. 3. Ici, la différence totale de niveau, comprenant les rapides et les chutes, est de 80 pieds.

Vient ensuite la chute du " Petit Ours," qui tombe d'une hauteur de 42 pieds ; mais il ne paraît pas y avoir une dépression correspondante du terrain à droite ou à gauche de ces chutes : de fait, la contrée semble être en pente graduelle, s'élevant légèrement vers le nord-ouest.

Le sous-sol, sur les bords de la rivière, est formé généralement d'une bonne argile d'un bleu grisâtre, mais celle-ci est souvent recouverte de couches d'un sable maigre de 5 à 10 pieds d'épaisseur, particulièrement le long du pemoka, ou plaine entre les chutes et le rapide Long.

Immédiatement au nord de la limite nord-ouest du canton de Dufferin commencent les longs rapides de la Chamouchouane. Sur un parcours d'environ six milles, la rivière n'est, à vrai dire, qu'une succession ininterrompue de rapides, variant de dix à trente pieds de chute par mille, et cependant la rivière conserve, tout le temps, sa largeur moyenne de cinq à six cents pieds, et coule uniformément sur un lit en quelque sorte pavé de cailloux.

La seule eau tranquille qu'il y ait, sur un parcours de six milles, c'est-à-dire, depuis le pied des longs rapides jusqu'à l'embouchure de la rivière du " Cran," se trouve dans un petit intervalle d'environ mille pieds, à la décharge du petit ruisseau de la Loutre.

Cette partie de la ligne serait dispendieuse, car il faudrait l'établir à flanc de côteau, dans le roc solide, sur les escarpements des berges de la rivière qui s'élèvent en certains endroits, du bord de l'eau, sous un angle de 40°.

Quoiqu'il n'y ait pas ici d'obstacle insurmontable et qu'on puisse trouver une ligne présentant des pentes faciles et une bonne direction, il est encore possible de trouver un meilleur tracé en suivant la vallée de la rivière du " Saumon " et du " Doré," ou celle de la rivière du " Peuplier " qui coulent presque parallèlement à la Chamouchouane, du côté occidental ; je reviendrai sur ce sujet plus loin.

Depuis la rivière du " Cran " jusqu'aux chûtes de la Chaudière, intervalle d'environ 13 milles, la Chamouchouane coule presqu'en ligne droite entre des

Saint-Prime,
s la direction
du niveau du
s à l'ouest, on

dentale de la
du canton de
les, construire

a plus impor-
n°. 3. Ici, la
t de 80 pieds.
auteur de 42
du terrain à
en pente gra-

lement d'une
te de couches
g du pemoka,

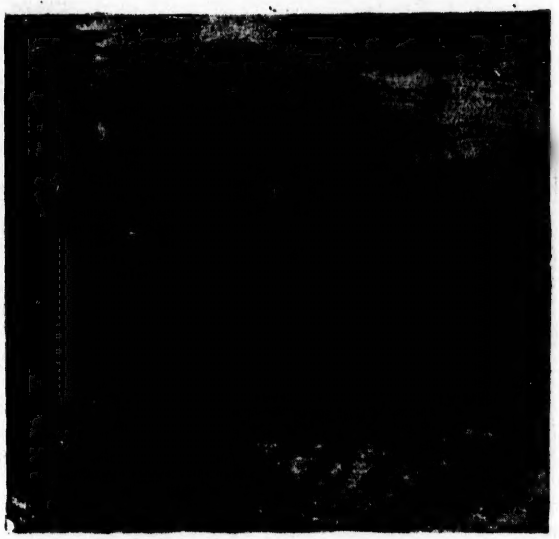
de Dufferin
urs d'environ
errompue de
ant la rivière
ieds, et coule

, c'est-à-dire,
du " Cran,"
arge du petit

lir à flanc de
a rivière qui
0°.
uisse trouver
il est encore
la rivière du
qui coulent
je reviendrai

re, intervalle
ite entre des

UPPER STURGEON FALLS
(Nottoway Waters)



FALLS ON RUPERT RIVER

LOWER STURGEON FALLS
(Nottoway Waters)

FALLS ON THE RUPERT

bords escarpés de chaque côté ; mais il y a généralement l'espace nécessaire pour l'établissement d'une bonne voie ferrée, sur toute la longueur de ce trajet. Les rapides du "Chapeau," de "l'épinette Blanche," de "l'Epervier," ensemble avec quelques autres petits rapides et courants, font qu'il y a, entre les points extrêmes de ce parcours, une dénivellation de cent pieds, soit environ 8 pieds par mille.

La montagne de l'Epervier, sur le versant nord-est, environ trois milles plus bas que la chute de la "Chaudière", se dresse à 500 pieds au-dessus du niveau de la rivière.

Vis-à-vis, du côté sud-ouest, il faut gravir à flanc de côteau de légères et faciles montées, pour racheter la hauteur des chutes de la Chaudière, ce qui fait franchir une dénivellation totale de 110 pieds, jusqu'à ce qu'on atteigne la plaine, à l'embouchure de la "Chigobiche," endroit qui est à 810 pieds au-dessus du niveau de la mer, comme l'indiquent le plan et profil ci-joints.

Nous avons suivi la rivière Chamouchouane depuis ce dernier point jusqu'à la Nikobau, mais nous avons trouvé son cours tellement sinueux et le terrain, sur chaque rive, si peu invitant, que nous l'avons abandonnée en faveur de la Chigobiche, laquelle offre une route bien plus facile et plus courte, jusqu'au confluent de la Nikobau et de la Chamouchouane, ainsi que l'indique le plan. J'ai pris des photographies de toutes les chutes et cascades, et j'ai fait la pêche dans tous les cours d'eau ; nous avons pris de magnifiques ouananiches au pied des chutes de la Chaudière, mais ce poisson ne va pas au-delà. Il y a d'excellents bassins de pêche dans la Chigobiche ; le brochet et le doré y foisonnent, mais on n'y trouve ni truite mouchetée ni ouananiche.

Le lac Chigobiche est une admirable nappe d'eau d'environ 20 milles de longueur et d'une largeur d'un à deux milles. Il s'élève à 1106 pieds au-dessus du niveau de la mer. Nous avons fait environ treize milles sur sa rive occidentale, et après avoir traversé un portage facile d'environ un mille de longueur, nous avons atteint une petite rivière qui coule dans une vallée basse et se jette à l'extrémité sud du lac Chamouchouane ainsi que le plan l'indique.

En regardant du lac Chigobiche dans la direction du sud, on voit une chaîne de montagnes qui paraît s'étendre dans la direction du sud-est ; les Indiens prétendent qu'au pied de ces montagnes on peut trouver une route jusqu'à Roberval ; en tout cas, je crois que l'on peut atteindre, dans cette direction, les vallées des rivières du Saumon et du Doré, ce qui raccourcirait la route et ferait éviter les tranchées dans le roc qu'il y aurait à ouvrir pour l'établissement d'une voie ferrée, le long de la Chamouchouane.

Le lac Chamouchouane est une autre belle nappe d'eau d'environ dix milles de long, et d'un demi-mille à un mille et demi de large. Il est situé, de même que le lac Chigobiche, à environ 1106 pieds au-dessus du niveau de la mer.

A partir de ce dernier point, nous avons exploré deux routes qui conduisent

à la ligne de faîte, entre le versant du Saint-Laurent et celui de la baie de Hudson, l'une le long d'une rivière assez considérable et d'une série de lacs s'étendant du lac Chamouchouan, vers l'ouest, l'autre, par la rivière Nikobau ; nous avons traversé, en trois différents endroits, la ligne de faîte. La hauteur du point le plus élevé des terres, sur la route la plus méridionale, est de 1240 pieds au-dessus du niveau de la mer : celle du sommet central de 1230 pieds, et celle du sommet situé le plus au nord, de 1200 pieds au-dessus de ce même niveau.

La distance, en ligne droite, du lac Chigobiche, à ce dernier sommet, est d'environ 45 milles, et la différence de niveau est de moins de cent pieds. Au-delà de la ligne de faîte, il y a bien peu de différence de niveau, sur un parcours de plusieurs milles, dans la direction de la baie de James.

Le long de la ligne de faîte, la distance entre les deux sommets, l'un situé le plus au nord, l'autre, le plus au sud, est d'environ 15 milles. Par suite, la hauteur, ou le sommet des terres, entre le fleuve Saint-Laurent et les eaux qui tombent dans la baie de James, en ce qui concerne particulièrement la région où nous sommes, peut être appelée, à juste titre, une vaste plaine présentant de légères ondulations ; il n'y a ni hautes montagnes, ni vallées profondes ; les cours d'eau des deux versants s'y marient, et j'ose dire que quelques-uns des lacs peuvent également s'écouler dans l'une ou l'autre direction, pendant les débâcles du printemps.

Le sol du pays, entre le lac Chamouchouane et la hauteur des terres, est une marne sableuse ; il est bien boisé d'épinette noire et grise, de tamarac et de bouleaux de huit à seize pouces de diamètre, ce qui constitue des forêts bien supérieures à celles qui s'étendent entre le lac Chamouchouane et les cantons arpentés du bassin du lac Saint-Jean, où l'on ne voit guère qu'une deuxième pousse depuis le feu de 1870.

A moins que le climat de la région élevée où nous sommes ne soit inclément, on trouvera qu'il y a une grande étendue de terres favorables aux établissements dans les environs du lac Chamouchouane, et de là à la ligne de faîte.

Je n'ai jamais vu de groseilles ni de gadelles en aussi grande abondance que le long des rivières de cette contrée ;les gadelles sont remarquablement grosses, satinées, savoureuses et préférables à toutes les gadelles de jardin que j'aie mangées : elles étaient parfaitement mûres au commencement d'août.

A mesure que nous descendons le versant opposé, le sol, le bois et les indices climatériques s'améliorent sensiblement.

La formation géologique, le long de la Chamouchouane, et sur la hauteur des terres, se compose de gneiss et de granit, mais à environ dix milles au-delà de la ligne de faîte, nous trouvons les rochers huronniens ; en continuant notre route, nous voyons un sol fortement argileux qui alterne avec les affleurements de roches sédimentaires, de gneies, granite et syénite.

Nous avons traversé plusieurs grands et beaux lacs, inconnus en géographie, le long d'une rivière innommée, que nous avons suivie à partir de la ligne de faîte, jusqu'à son confluent avec la décharge du lac Chibougamou ; j'en ferai une description plus détaillée dans un rapport subséquent, aussitôt que mes plan et profil de cette section seront complétés.

L'un de ces lacs a environ 32 milles de long ; il est parsemé de jolies îles, et ses rives forment de nombreuses baies aux contours sinueux. Il a un contour dont le développement est d'environ 200 milles, et ses bords sont généralement bien boisés de grande épinette blanche et noire, de tamarac, de peuplier et de bouleau.

Nombre d'épinettes ont ici plus de deux pieds de diamètre, et de 70 à 90 pieds de hauteur.

Près de l'extrémité nord-est du lac débouche une grande rivière qui vient du sud-est. Les Indiens suivent cette rivière, pour se rendre aux postes de la Compagnie de la Baie d'Hudson, sur le Saint-Maurice ; ils disent qu'elle contient plus de rapides et de cascades que la rivière que nous avons descendue, ce qui indiquerait que le terrain est plus élevé dans cette direction.

Mes guides indiens disent que le printemps commence ici beaucoup plus tôt que dans la région des lacs Ascatcie et Chamouchouane, que la glace est généralement disparue au commencement de mai, et qu'ils sont souvent retenus par la glace, une semaine ou deux plus tard, sur ce dernier lac, lorsqu'ils reviennent avec leurs fourrures, vers le lac Saint-Jean.

J'ai fait des observations astronomiques à différents points, sur le lac, et j'ai constaté qu'il s'étend entre les parallèles 49° 12' et 49° 32' nord, et les méridiens 75° 04' et 75° 33' ouest. Il est situé à 974 pieds au-dessus du niveau de la mer. On n'y trouve pas de truite moucheté, mais abondance d'éturgeon, de brochet, de brocheton, de poisson blanc et de truite grise. J'ai vu sauter, près de notre canot, un énorme éturgeon qui devait assurément peser plus de cent livres.

A partir de l'endroit où les eaux de cette région se réunissent à celles de la Chibougamou, une majestueuse rivière, d'un courant rapide, et présentant çà et là quelques légères cascades, coule jusqu'à Waswanipi, effectuant une descente de 66 pieds sur un trajet d'environ 30 milles.

La distance, de la hauteur des terres à Waswanipi, par la route que nous avons suivie en canot, est à peu près de 150 milles, et la différence de niveau, à partir du plus bas sommet ci-dessus mentionné, est de 325 pieds ; le terrain est uni ou ondulé légèrement, peu de montagnes apparaissent dans quelque direction que ce soit, et la différence de niveau est presque également répartie sur tout le parcours ; de là résulte que l'on peut construire, dans d'excellentes conditions, une voie ferrée d'une extrémité à l'autre de cette section.

A mon arrivée à Waswanipi, j'appris de M. David Baxter, administrateur du poste que la Compagnie de la Baie d'Hudson y a établi, qu'il n'y avait pas

de hâvre à l'embouchure de la Nottaway : qu'on pourrait peut-être en trouver un à l'embouchure de la rivière Rupert, ou dans la baie de Hannah, mais que l'embouchure de la Nottaway était barricadée par des îles et des atterrissements. Cette indication m'obligea à changer de direction, car, assurément, s'il ne se trouvait pas de hâvre à l'embouchure de la Nottaway, et qu'il y en eût un dans la baie de Hannah, la future ligne devrait traverser la rivière à Waswanipi, et se diriger directement vers l'ouest, pour atteindre l'embouchure de la rivière Hannah.

Tous les Indiens qui connaissaient la route par la Nottaway étaient partis pour leurs chasses d'hiver, et le petit nombre de ceux qui étaient restés à Waswanipi ne connaissaient d'autre route que la série de lacs s'étendant vers le nord, dans la direction de la rivière Rupert.

L'objet principal de l'expédition, qui était de constater la praticabilité de la construction d'un chemin de fer, depuis le lac Saint-Jean, à travers la ligne de faîte, jusqu'à Waswanipi, était atteint, et avant qu'un tracé entre le lac Saint-Jean et la mer de Hudson pût être arrêté, il était nécessaire de choisir un port sur la baie de James, où, suivant mes instructions, pourraient entrer des vaisseaux d'un tirant d'eau suffisant pour permettre à ceux-ci de naviguer sur la mer de Hudson.

En tout cas, la saison étant trop avancée pour que je pusse me risquer à atteindre la baie de James avec des hommes qui ne connaissaient pas la route par la Nottaway, à temps pour y faire des sondages et mesurages, et effectuer mon retour chez moi avant le commencement de l'hiver. Les renseignements que j'avais eus du département géologique sur la contrée s'étendant de Waswanipi à la baie de James, par la rivière Nottaway, me donnaient la conviction qu'il n'y avait pas d'obstacle sérieux, de ce côté, au but que nous recherchions. Je renvoyai, en conséquence, quelques-uns de mes hommes au Lac Saint-Jean, sous la direction d'un de mes assistants, pour compléter la topographie de la route que nous avions suivie, et j'engageai, à Waswanipi, d'autres hommes qui connaissaient la route jusqu'à Rupert House.

M. et Madame Baxter furent très complaisants pour nous, et nous rendirent tous les services possibles. Je remarquai, avec plaisir, l'intérêt que M. Baxter prenait à l'agriculture : ce n'est pas souvent que l'on voit un employé de la Compagnie de la Baie d'Hudson se livrer ainsi à la culture du sol. Assurément, celui qui avait choisi l'emplacement du poste de Waswanipi n'avait pas cet objet-là en vue.

Je dis à M. Baxter que si le chemin de fer passait par chez lui, il trouverait probablement sa maison enlevée, quelque bon matin, par un terrassier à vapeur, car elle est construite sur la plus belle ballastière que j'aie jamais vue, et tout le monticule que l'on peut voir sur les photographies, nos 41 et 46, est formé du même gravier.

re en trouver
nah, mais que
terrissements.
ent, s'il ne se
n eût un dans
Vaswanipi, et
de la rivière

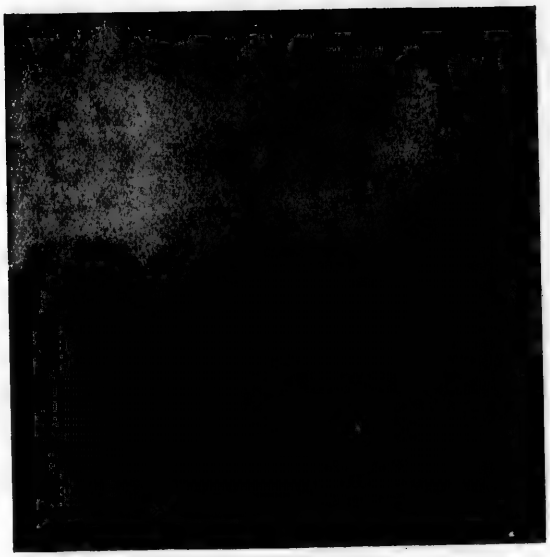
taient partis
aient restés à
tendant vers

aticabilité de
vers la ligne
é entre le lac
re de choisir
raient entrer
de naviguer

ne risquer à
pas la route
, et effectuer
nseignements
t de Waswa-
a conviction
recherchions.
Saint-Jean,
graphie de la
hommes qui

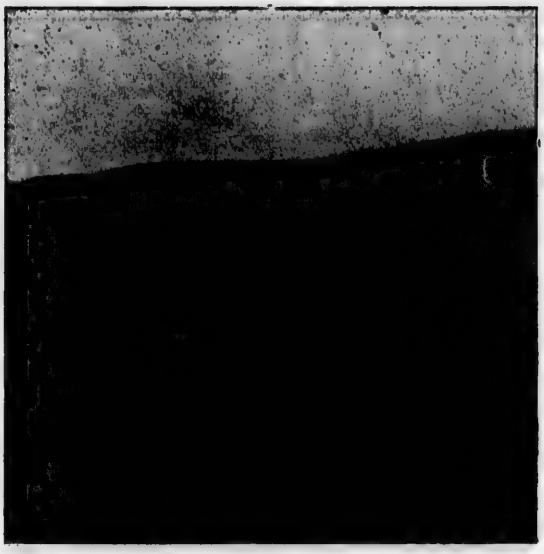
et nous ren-
térêt que M.
un employé
u sol. Assu-
nipi n'avait

il trouverait
er à vapeur,
vue, et tout
st formé du



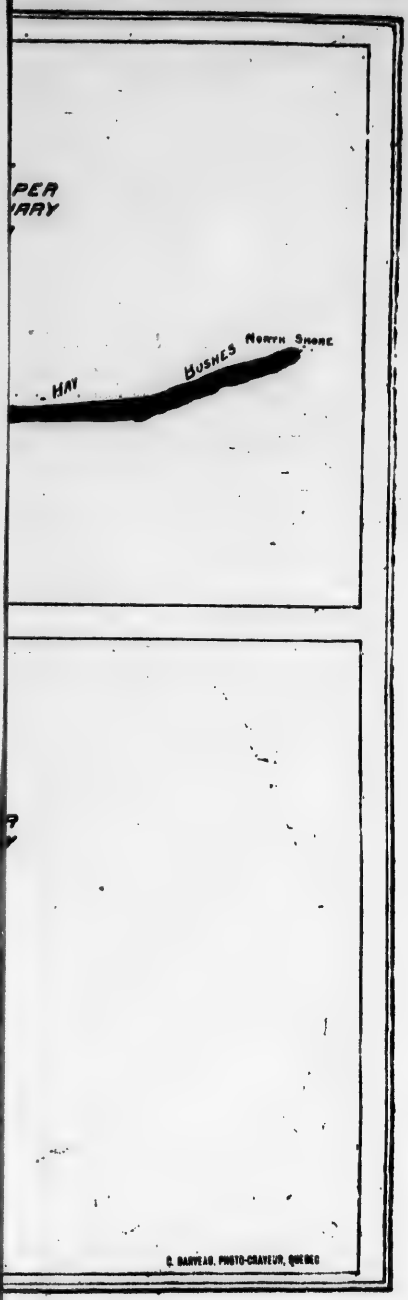
WASWANIPY POST, FROM HAY LANDING, HUDSON BAY CO.

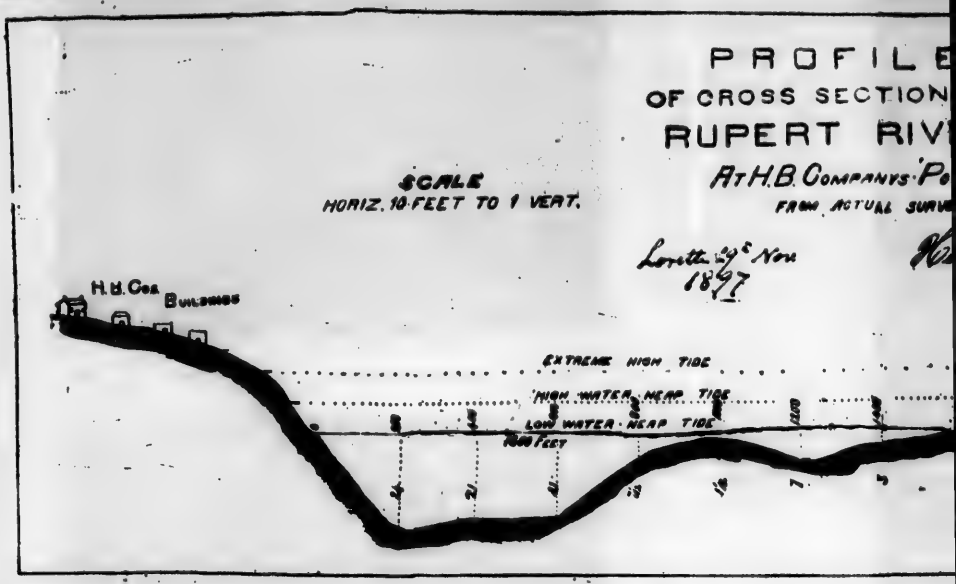
WASWANIPY POST AND MOUND, HUDSON BAY CO.

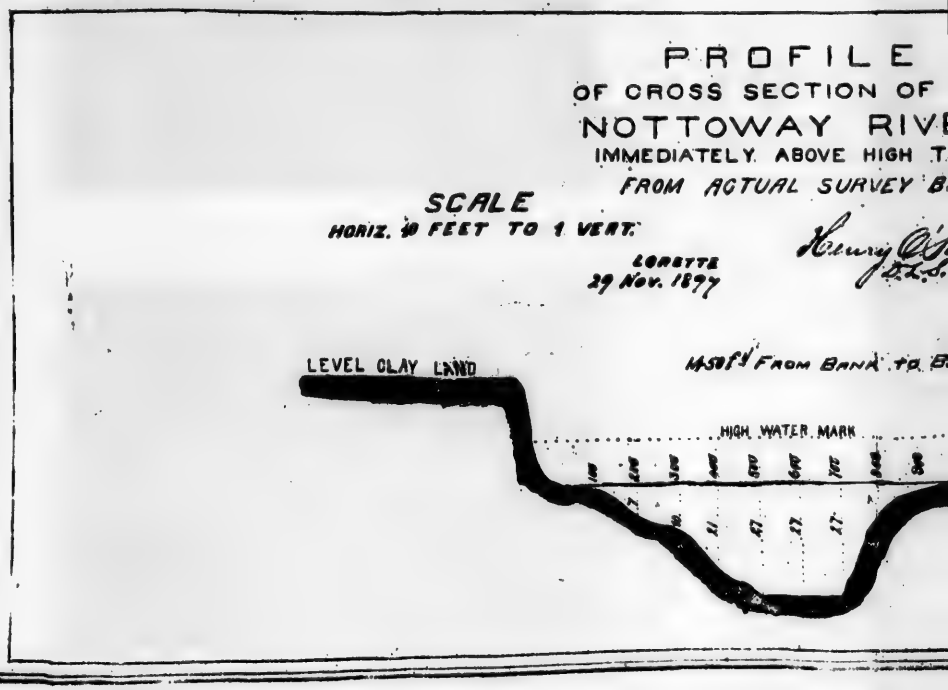


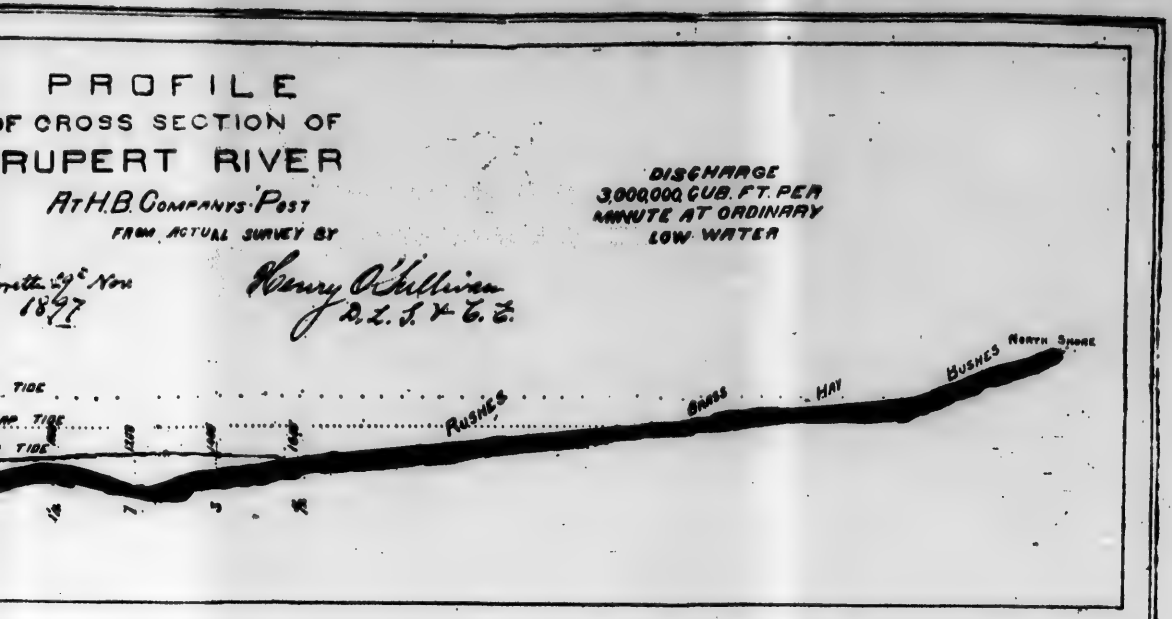
OUINANICHE FISHING NORTH OF LAKE ST. JOHN.

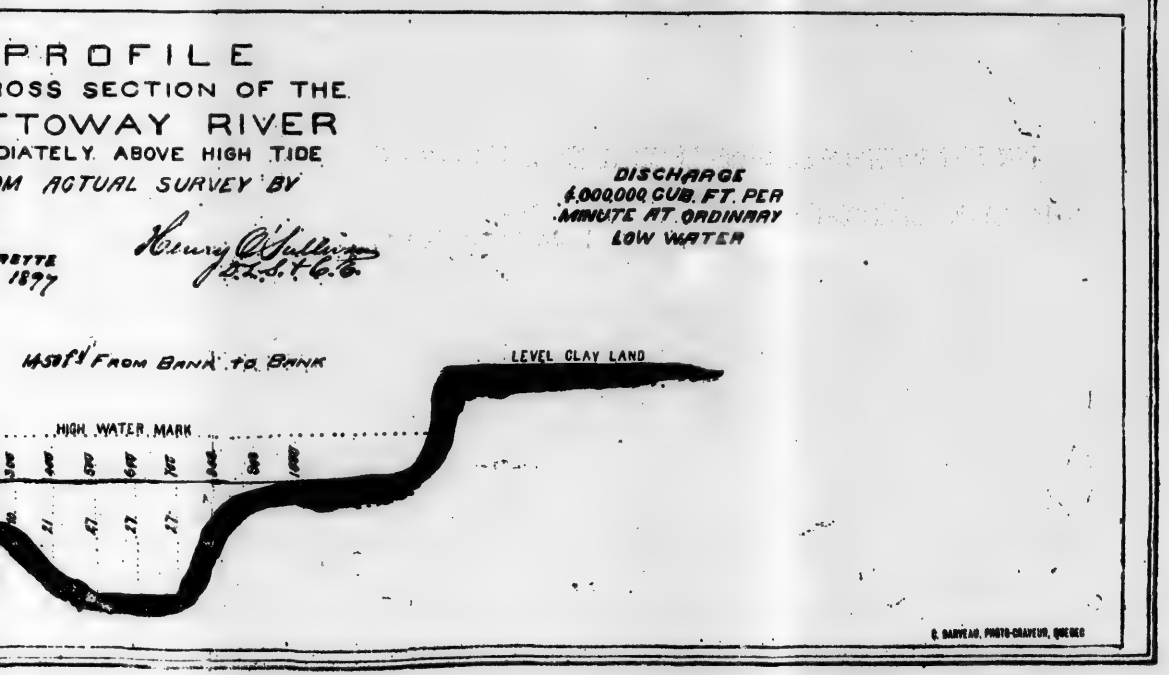
CHUTE GRAS, RIVER CHIGOHICHE.


PER
ARY
HAY
BUSHES
NORTH SHORE
C. DARVEAU, PHOTO-CRAVEUR, QUEBEC

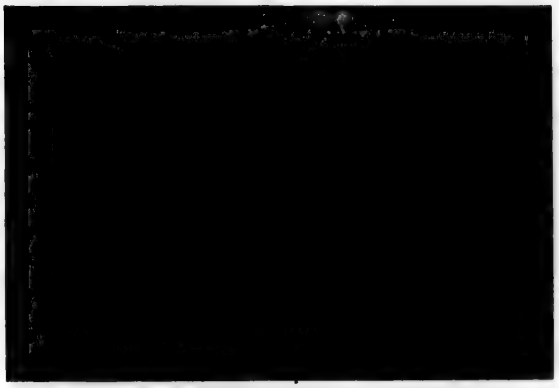

PROFILE
OF CROSS SECTION
RUPERT RIV
AT H.B. COMPANYS PO
FROM ACTUAL SURVE
SCALE
HORIZ. 10 FEET TO 1 VERT.
Loretta 29th Nov
1897
H.B. Coys BUILDINGS
EXTREME HIGH TIDE
HIGH WATER NEAP TIDE
LOW WATER NEAP TIDE
100 FEET


PROFILE
OF CROSS SECTION OF
NOTTOWAY RIVE
IMMEDIATELY ABOVE HIGH T
FROM ACTUAL SURVEY B
SCALE
HORIZ. 10 FEET TO 1 VERT.
LORETTE
29 Nov. 1897
LEVEL CLAY LAND
HIGH WATER MARK

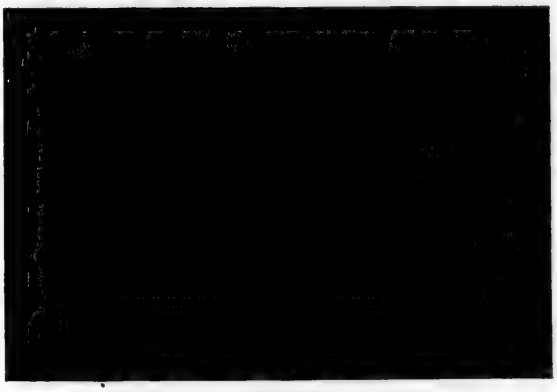




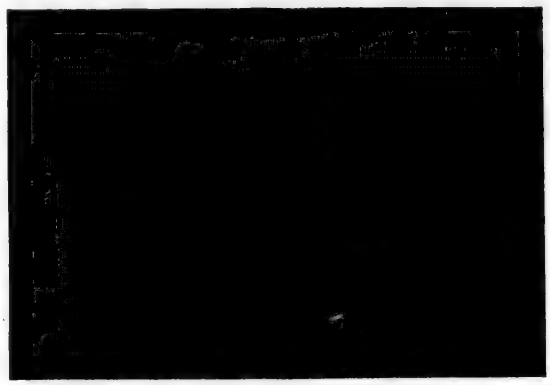
E. SARVEAU, PHOTO-GRAVEUR, QUEBEC



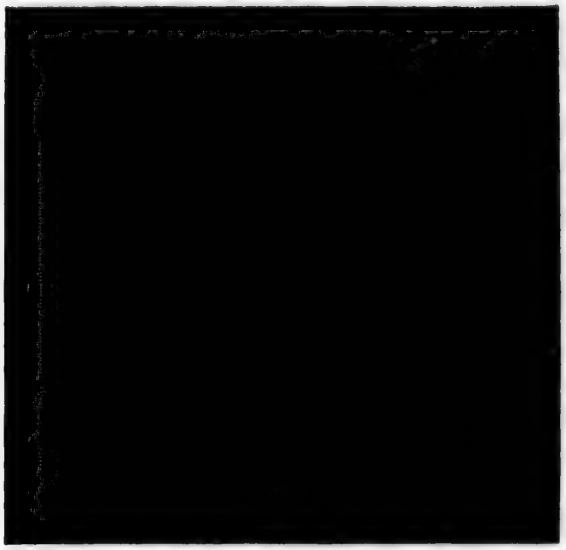
MR. O'SULLIVAN SWIMMING IN HUDSON BAY, OCTOBER 3RD, 1897.



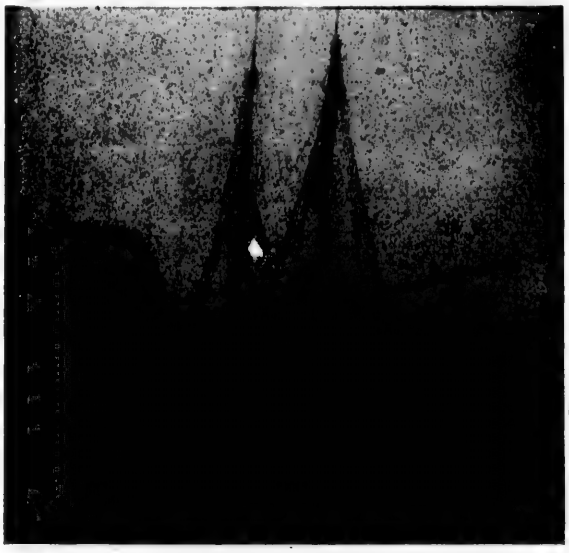
MR. & MRS. GORDON IN THEIR GARDEN AT RUPERT HOUSE.



HALF-WOLF, HALF-ESQUIMAULT DOGS AT RUPERT HOUSE.



HUDSON BAY CO'S ESTABLISHMENT, RUPERT HOUSE.



HUDSON BAY CO'S SCHOONER "MINK" IN WINTER QUARTERS AT MOOSE FACTORY.

Il est surprenant, en vérité, que M. Baxter ait pu amener à maturité, en cet endroit, d'aussi beaux grains et légumes. Je n'ai jamais vu de meilleurs choux, carottes ou navets; mon hôte me donna les échantillons de blé qu'il avait obtenus des semailles de l'année précédente, et d'autre blé provenant de grain qu'il avait reçu de la ferme expérimentale d'Ottawa. Tous deux sont également bons, et peuvent soutenir favorablement la comparaison avec le blé provenant de n'importe quelle autre partie de la province.

La contrée environnante est formée d'un sol uni, riche en argile... M. Baxter est en train de préparer, dans le voisinage, un autre lopin de terre qui donnera certainement de meilleurs résultats.

Je laissai à mon hôte un thermomètre, et il eut l'obligeance de consentir à tenir un registre quotidien de la température, de la pluie et de la neige, et de m'adresser par le courrier d'hiver les constatations obtenues.

Mes assistants et moi, nous nous baignâmes dans le lac Waswanipi, le 9 septembre, et y trouvâmes l'eau plus chaude que nous ne l'avions trouvée dans le lac Chigobichè, au milieu d'août.

Aussitôt que mes plans et profils seront exécutés, je donnerai, dans un rapport subséquent, une description complète du pays qui s'étend entre Waswanipi et le poste de Rupert (Rupert House).

Je vous adresse, en attendant, quelques photographies que j'ai prises le long de la route ; elles feront voir qu'il ne manque pas de pouvoirs hydrauliques dans cette région.

LA BAIE DE JAMES

Le poste de la compagnie de la Baie d'Hudson, appelé "Rupert House," situé sur une éminence, sur la rive gauche ou sud de la rivière Rupert, à environ un mille à l'est de l'alignement général du rivage de la Baie, commande une vue très-bonne d'une grande partie de cette vaste mer et de la contrée environnante.

C'est ici l'entrepôt principal où s'approvisionnent les postes intérieurs de l'est et du sud-est. "Rupert House" est situé à environ mi-chemin entre la tête de la marée et la baie : la goëlette "Mink", de la Compagnie de la Baie d'Hudson, que l'on voit sur la photographie n°. 77, et qui, pour employer les expressions de son commandant, le capitaine Taylor, "peut faire le tour du monde", peut y entrer à n'importe quelle heure de la marée.

La photographie n°. 69, que j'ai prise du haut d'une meule de foin, à l'est du poste, vous donnera une idée de l'étendue de l'établissement, et la photographie n°. 70, que j'ai prise le 29 septembre, et sur laquelle on aperçoit M. et Mme. Gordon dans leur jardin, fera voir que le climat de cet endroit n'est pas aussi inhospitalier qu'on le dit être à l'occasion.

J'ai commencé par relever la section transversale du lit de la rivière,

vis-à-vis le magasin de la Compagnie, et j'ai pris les niveaux depuis la plus haute jusqu'à la plus basse mer, comme l'indique le profil ci-joint.

A mer basse, la surface de la section transversale de la rivière est de 15600 pieds carrés, et la vitesse du courant est de deux cents pieds par minute, ce qui, en tenant compte du frottement, donne un débit d'au moins 3,000,000 de pieds cubes par minute.

J'ai trouvé, en prenant la moyenne de deux observations, l'une du soleil à son passage au méridien, l'autre de l'étoile polaire à son passage supérieur, que Rupert House est situé par 51° 29' 25" de latitude nord.

Le facteur de l'établissement, M. D. McTavish était absent, mais son assistant, M. Gordon et son excellente femme me reçurent fort agréablement. De bonnes oies sauvages, des canards farcis, des bécasses et des pluviers, avec des patates farineuses, des choux et autres légumes, activés dans l'estomac par un bon grand gobelet de Bass Ale, ce sont là choses bienvenues pour celui qui arrive des bois.

M. Gordon nous fournit un grand canot de quatre brasses de longueur, et des hommes qui étaient familiers avec toutes les parties de la baie de James, depuis Rupert House jusqu'à la factorerie de Moose, et le 29 septembre, nous commmencâes à faire des sondages et un levé expédié de la côte, depuis la rivière Rupert jusqu'à l'embouchure de la Nottaway.

A mesure que progressait notre travail, il devenait de plus en plus évident qu'il fallait un meilleur plan de la ligne côtière que ceux qui en avaient été dressés jusque là, si l'on voulait placer les sondages aux endroits convenables. Cela demandait plus de temps que je n'en pouvais y consacrer, sans courir le risque de me voir emprisonné pour l'hiver ; en effet, quoique les environs de la baie ne gèlent jamais avant le mois de novembre, l'on n'est jamais sûr de pouvoir passer en canot, après le 15 octobre, la série des lacs qu'il faut traverser, près de la ligne de faîte, sur chaque route canotière qui existe entre la baie et les confins de la civilisation, dans le bassin du Saint-Laurent.

Je me suis, en conséquence, borné à faire un levé expédié de la côte jusqu'à l'embouchure de la Nottaway, outre quelques sondages, et à déterminer par observation astronomique la position de certains points, afin de vérifier les opérations, et je laissai mes assistants compléter les mesurages et sondages nécessaires, pour construire un plan exact de la côte.

Pendant que j'étais à l'embouchure de la Nottaway, je relevai une coupe transversale de la rivière, immédiatement en amont du point où la marée cesse de se faire sentir, comme l'indique le profil ci-joint, et trouvai que le débit de cette énorme rivière atteint environ 4,000,000 de pieds cubes par minute, à l'eau basse ordinaire.

D'après mes constatations, la Nottaway, à cet endroit, est située par le 51° 10' de latitude nord ; à environ un mille plus bas, ou au nord-ouest de ce point, je trouvai 28 pieds d'eau, à moins de dix chaînes de la rive droite ou est.

Il n'y a pas de doute que l'on peut trouver ici un bon hâvre pour n'importe quel grand vaisseau pouvant naviguer dans les eaux de la mer de Hudson ; mais le chenal, du hâvre à la pleine mer, nécessitera probablement certains travaux d'approfondissement dont je n'ai pas eu le temps de reconnaître l'étendue, à cause de l'époque avancée de la saison, mais que je pourrai donner dans un rapport subséquent, dès que les mesurages et sondages nécessaires auront été effectués

En me rendant à Moose Factory, j'ai examiné la côte, tout le long de la route, et j'ai fait des observations astronomiques, et quelques sondages isolés en différents endroits.

A la pointe Comfort, point le plus septentrional de la langue de terre qui sépare la baie de Rupert de la baie de Hannah, je trouvai que la latitude était de 51° 39′ 32″ nord.

Nous fûmes retardés ici par les vents, le 3 octobre ; je m'y suis livré à un bon bain froid dans l'eau salée, et je dois avouer que je ne l'ai pas trouvée du tout plus froide que je ne l'avais trouvée à Tadoussac, à Rimouski et à Sainte-Anne-des-Monts, en plein été.

Nous entrâmes dans la baie de Hannah, à mer haute, mais avant que nous l'eûmes traversée, la mer avait baissé, et nous ne pûmes apercevoir que des bancs de sable, des milles de distance dans toutes les directions : à l'embouchure de la rivière Moose, nous échouâmes sur les bancs, à environ sept milles du rivage.

Je crois que la province de Québec tient la clef de la navigation de cette vaste mer septentrionale : d'après ce que j'ai vu, je suis convaincu qu'on ne pourra trouver de hâvre, ni à Hannah Bay ni à Moose Factory ; en outre, les navigateurs les plus expérimentés disent qu'on ne peut trouver de port non plus sur la côte ouest, au sud de l'embouchure de la rivière Churchill.

L'excellente terre argileuse qui borde la partie méridionale de la baie de James, depuis au-delà de la rivière Rupert, à l'ouest, jusqu'à la factorerie de Moose, et sur un parcours de 200 milles encore à l'ouest de ce point, le long des rivières Moose et Missanabie, le nombre incalculable de gibiers sauvages, oies, canards, bécasses, pluviers, etc., que nous avons aperçus le long du chemin, de même que bien d'autres objets intéressants, entrevus à la baie et dans les environs, ce sont là choses qu'il serait trop long de décrire en détail dans le présent rapport.

Les niveaux ont été soigneusement et régulièrement relevés depuis le Lac Saint-Jean jusqu'à la baie de James : ils concordent étonnamment avec ceux que j'avais pris dans la vallée de l'Outaouais, et au-delà de la ligne de faîte, jusqu'à Waswanipi, en 1894. Voyez le rapport du Commissaire des Terres de la Couronne pour 1895.

Tous les jours, nous avons fait des observations barométriques et thermo-

métriques, et j'ai donné à mes assistants, laissés par moi à la rivière Rupert, instruction spéciale de continuer ces observations, et de prendre note de tout ce qui pourrait intéresser le département, de la quantité de pluie, de grêle ou de neige qui tomberait, ainsi que des vents, des marées, du poisson, du gibier, etc.

La température la plus basse que le thermomètre ait indiquée, durant toute l'expédition, a été de 31½ degrés Fahrenheit au-dessus de zéro, jusqu'au 9 octobre, alors que le thermomètre marquait 27° au-dessus de zéro, à la factorerie de Moose.

Quand cet abaissement de la température se fit sentir, je me hâtai de me mettre en route ; car il me restait encore 340 milles de rivières, de lacs et de portages à parcourir avant d'atteindre la station de Missanabie, point le plus rapproché de Moose Factory, sur la ligne du Pacifique Canadien ; mais la température ne tarda pas à s'adoucir, et nous pûmes atteindre le chemin de fer en quatorze jours.

A environ quarante milles au-dessus de Moose Factory, nous traversâmes de magnifiques carrières de gypse.

Je regrette de n'avoir pu rester plus longtemps à Moose, tant à cause des procédés obligeants dont j'ai été l'objet, qu'à cause des renseignements intéressants que l'on s'empressait de me donner de tous côtés. Le Très-Révérend Dr Newnham, évêque résident, M Broughton, facteur-en-chef de la compagnie de la Baie d'Hudson, et le capitaine Taylor, qui a navigué dans la mer de Hudson et la baie de James pendant trente ans, m'ont donné tous les renseignements qu'ils ont pu, et fait tout en leur pouvoir pour rendre mon séjour, en cet endroit, aussi plaisant et aussi agréable que possible.

J'eus beaucoup de plaisir à constater l'intérêt que le Lord évêque prenait à l'agriculture et au jardinage. Vous trouverez, ci-dessous, une liste des plantes de son jardin, que le très-révérend Monsieur a écrite de sa propre main, en me laissant toute liberté d'en faire tel usage que bon me semblerait.

" Du céleri superbe, des citrouilles pesant de quinze à quarante livres chaque, du salsifis, des carottes, panais, navets, betteraves, pois, haricots, choux de toute espèce, choux-fleurs, rhubarbe, gadelles noires et rouges, laitue, radis, herbes, tous produits de bonne dimension, dont plusieurs ne pouvaient être surpassés nulle part."

Dans les pages précédentes, j'ai parlé de l'épinette et des autres arbres indigènes que j'avais vus après avoir traversé la ligne de faîte : dans un rapport subséquent, aussitôt que j'aurai tous mes documents en main, je donnerai plus de détails sur la topographie générale du pays, sur le poisson, le gibier, etc.

Dans la forêt vierge, l'épinette, le sapin, le tamarac et le cyprès, ou pin " Banksian," sont les principaux conifères ; les arbres annuels ne comprennent que le peuplier de variétés différentes, le bouleau, le saule, l'aulne, le coudrier, le pembina, et autres arbustes de même espèce, outre le frêne noir, de temps à autre, le long des rivières et des lacs.

à la rivière Rupert,
ndre note de tout ce
luie, de grêle ou de
isson, du gibier, etc.
diquée, durant toute
o, jusqu'au 9 octobre,
ro, à la factorerie de

je me hâtai de me
vières, de lacs et de
nabie, point le plus
lien ; mais la tempé-
e chemin de fer en

y, nous traversâmes

se, tant à cause des
enseignements inté-
Le Très-Révérend
hef de la compagnie
dans la mer de Hud-
tous les renseigne-
dre mon séjour, en

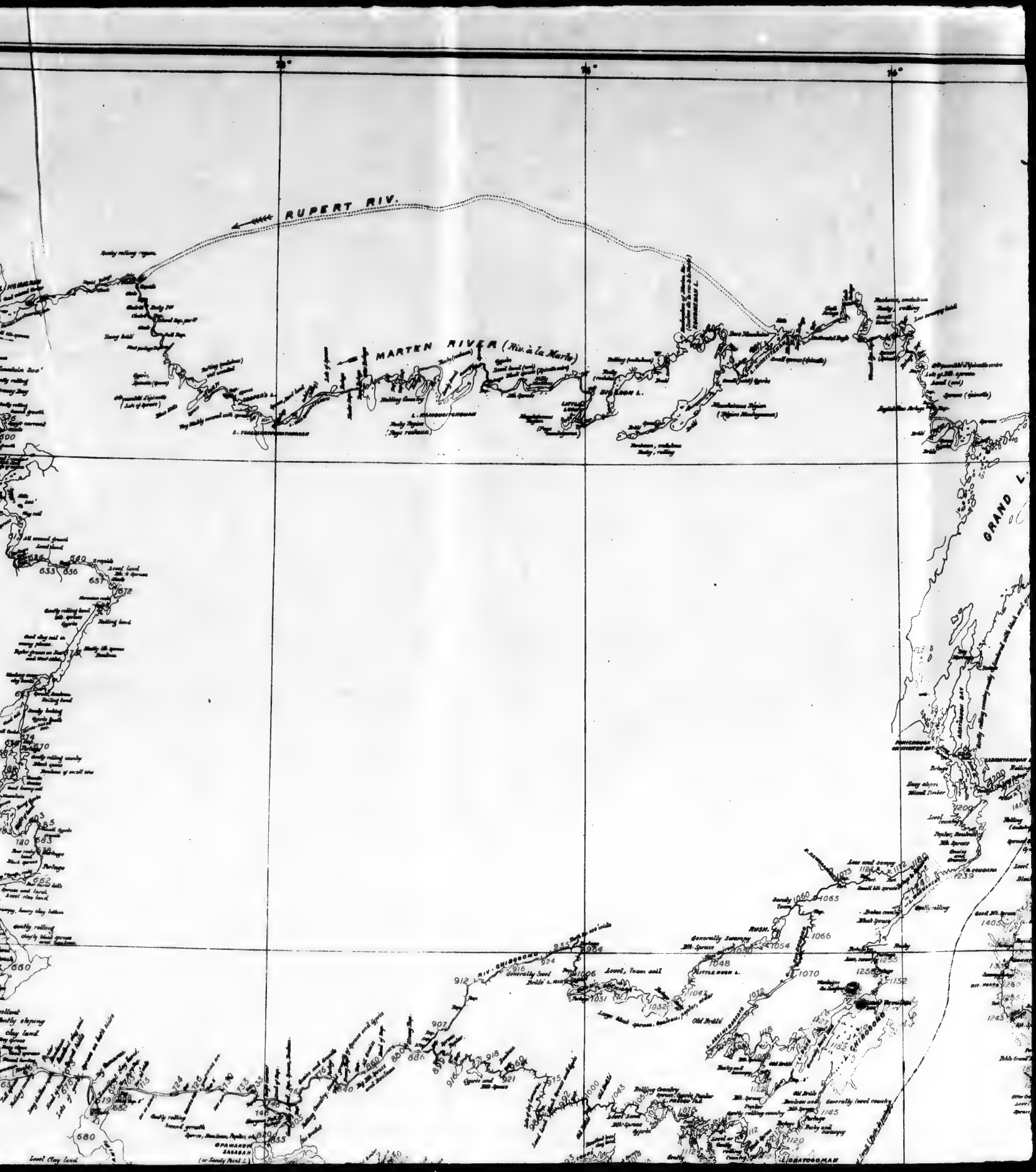
ord évêque prenait a
une liste des plantes
propre main, en me
erait.

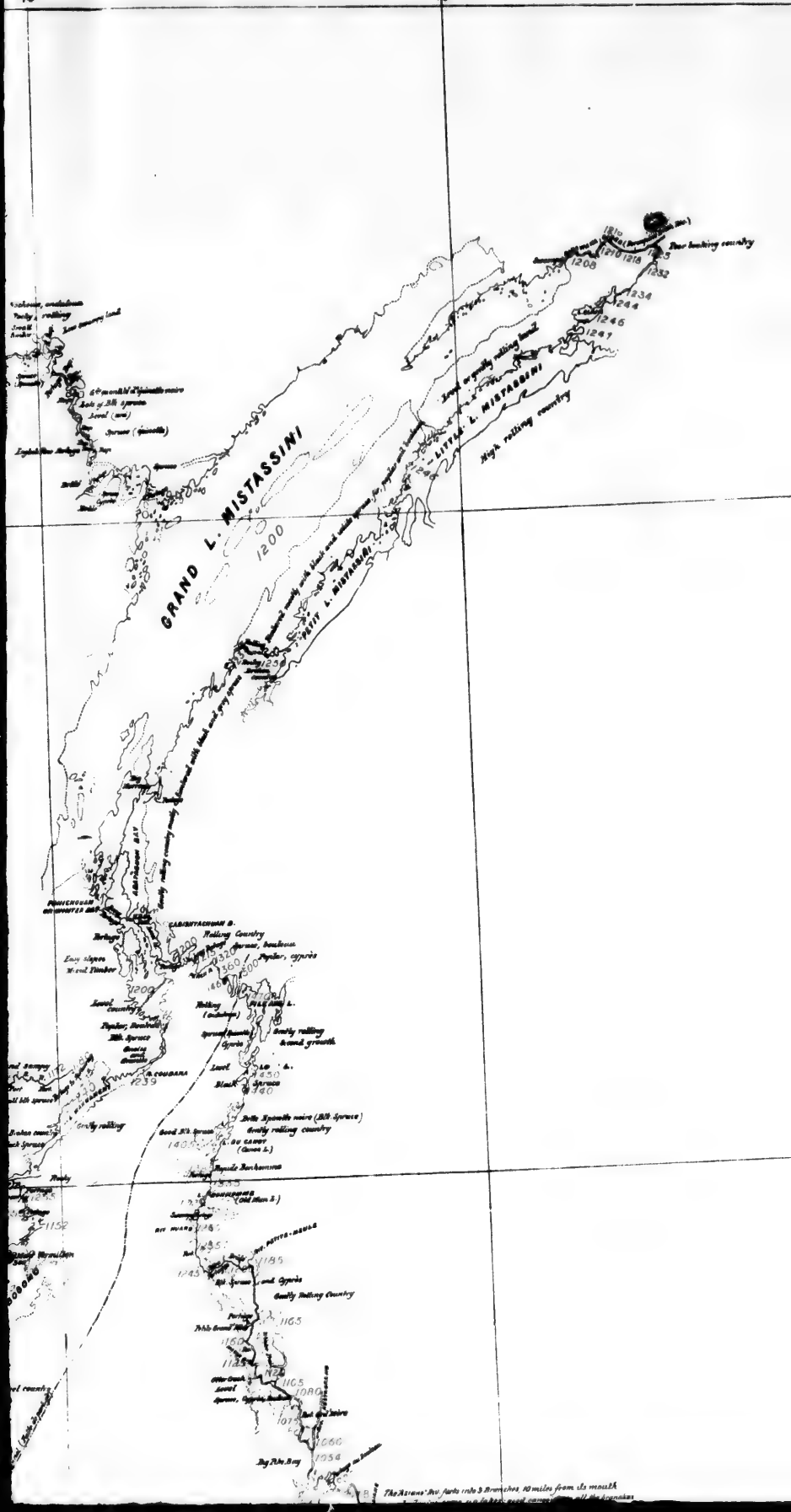
à quarante livres
pois, haricots, choux
rouges, laitue, radis,
pouvaient être sur-

des autres arbres in-
te : dans un rapport
ain, je donnerai plus
on, le gibier, etc.

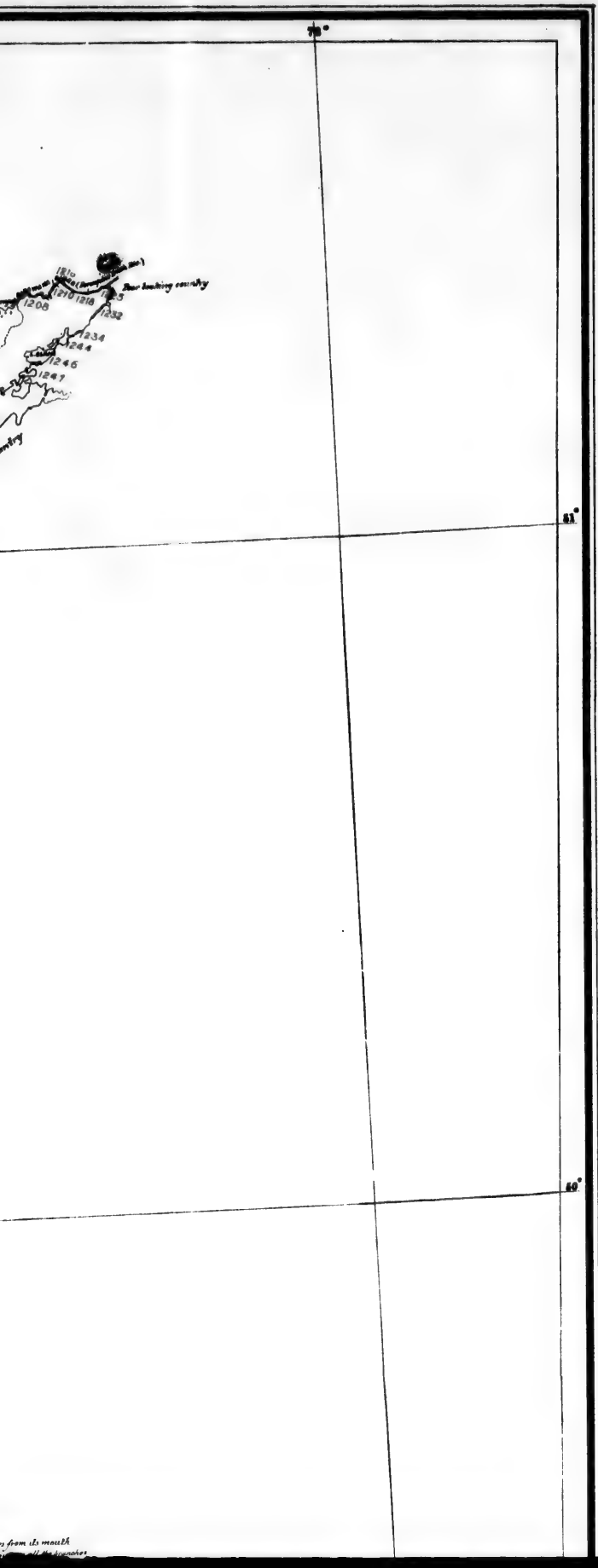
et le cyprès, ou pin
uels ne comprennent
, l'aulne, le coudrier,
ène noir, de temps à

JAMES BAY
RUPERT'S BAY
GREAT NOTTAWAY RIV.
L. TURGEON
L. DUFAULT
L. MATAGAMI
Mountainous Region
(Pays montagneux)
Level Clay Land


RUPERT RIV.
MARTEN RIVER (Riv. à la Marte)
GRAND L.
RIV. CHIBOOGOOG
L. CHIBOOGOOG
L. OBATOGOMAN
Level Clay land



76°
78°
GRAND L. MISTASSINI
1200
LITTLE L. MISTASSINI
High rolling country
Poor looking country
1208
1210
1218
1232
1234
1244
1246
1247
Level or gently rolling land
Lots of Blk spruce
Level (wet)
Spruce (spinette)
Rolling Country
Spruce, boulleau
Poplar, cyprès
Easy slopes
Mixed Timber
Level country
Poplar, Boulleau
Blk Spruce
Gently rolling
Gently rolling
Second growth
Level
Black Spruce
Gently rolling country
Good Blk Spruce
Rapide Bonhomme
Rocky
Gently Rolling Country
Level
Spruce, Cyprès
Big Pike Bay
1239
1450
1340
1400
1185
1245
1165
1160
1125
1105
1080
1075
1060
1054
The Asians' Riv. forks into 3 Branches, 10 miles from its mouth



78°
Bear looking country
1208
1210
1218
1232
1234
1244
1246
1247
51°
50°

CARTE

D'UNE ROUTE CONDUISANT DU

LAC ST-JEAN A LA BAIE JAMES

PAR LES RIVIÈRES

CHAMOUCHOUAN, NOTTAWAY ET RUPERT

EXPLORÉE EN 1897-98-99

PAR

HENRY O'SULLIVAN, A.D., A.P. et I.C.

MEMBRE DES ARPENTEURS DE LA PROVINCE DE QUÉBEC.

MAP

OF ROUTE FROM

LAKE ST. JOHN TO JAMES BAY

VIA

Chamouchouan, Nottaway and Rupert Rivers

SURVEYED IN 1897-98-99

BY

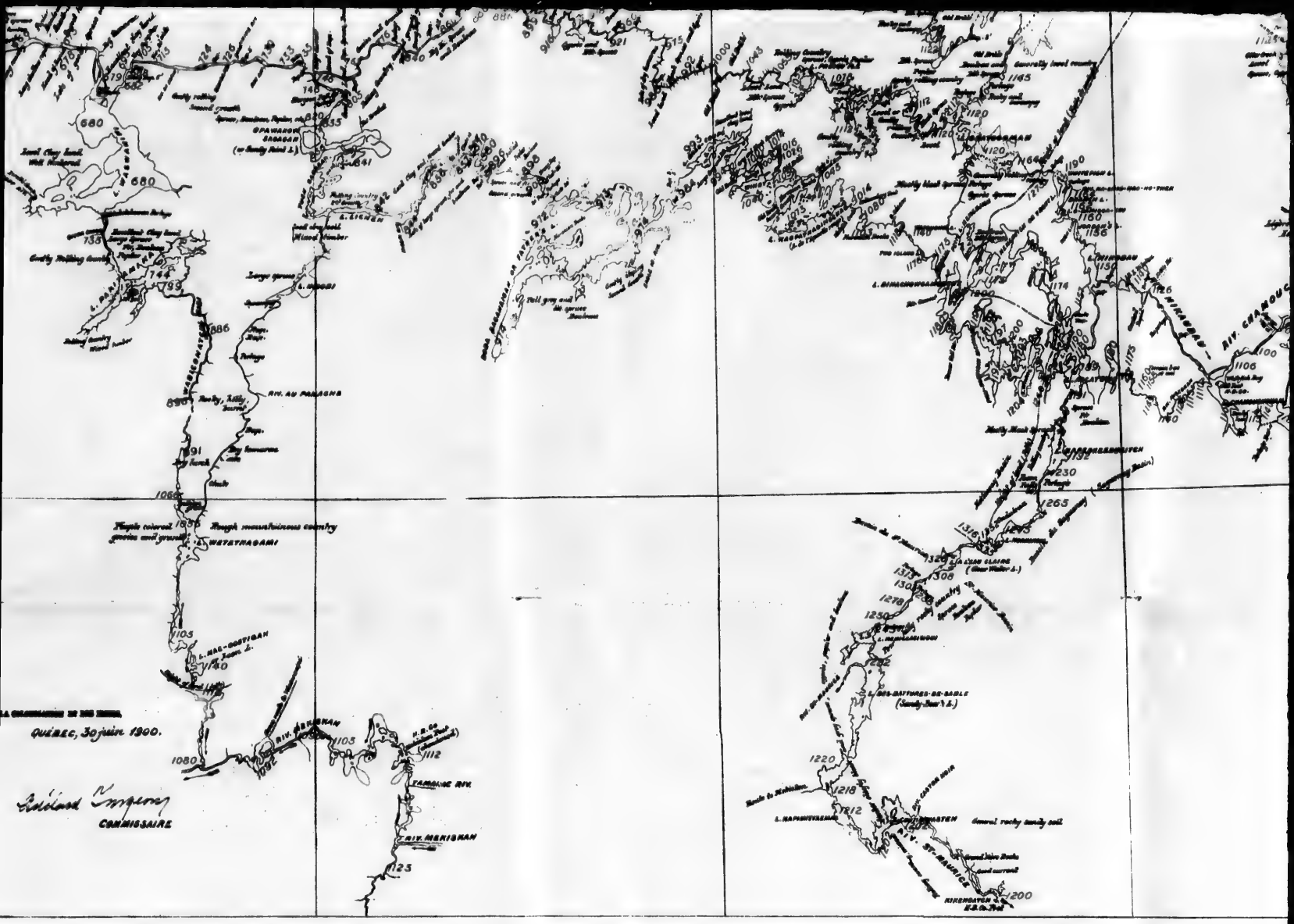
HENRY O'SULLIVAN, D.L.S., P.L.S. and C.E.

MEMBER OF SURVEYORS AND THE PROVINCE OF QUEBEC.

THE RED FIGURES INDICATE THE ELEVATIONS ABOVE SEA LEVEL.

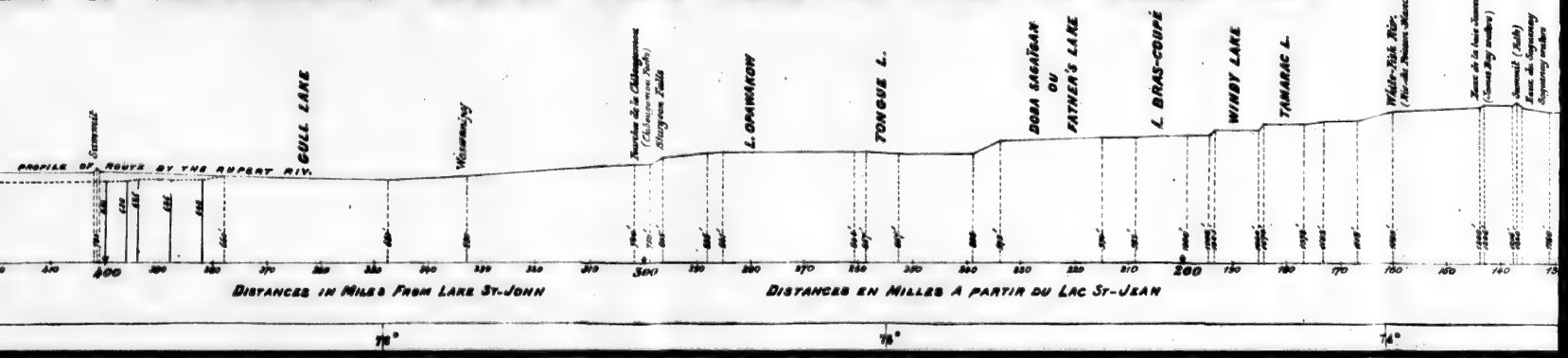
Echelle de milles anglais — Scale of English miles

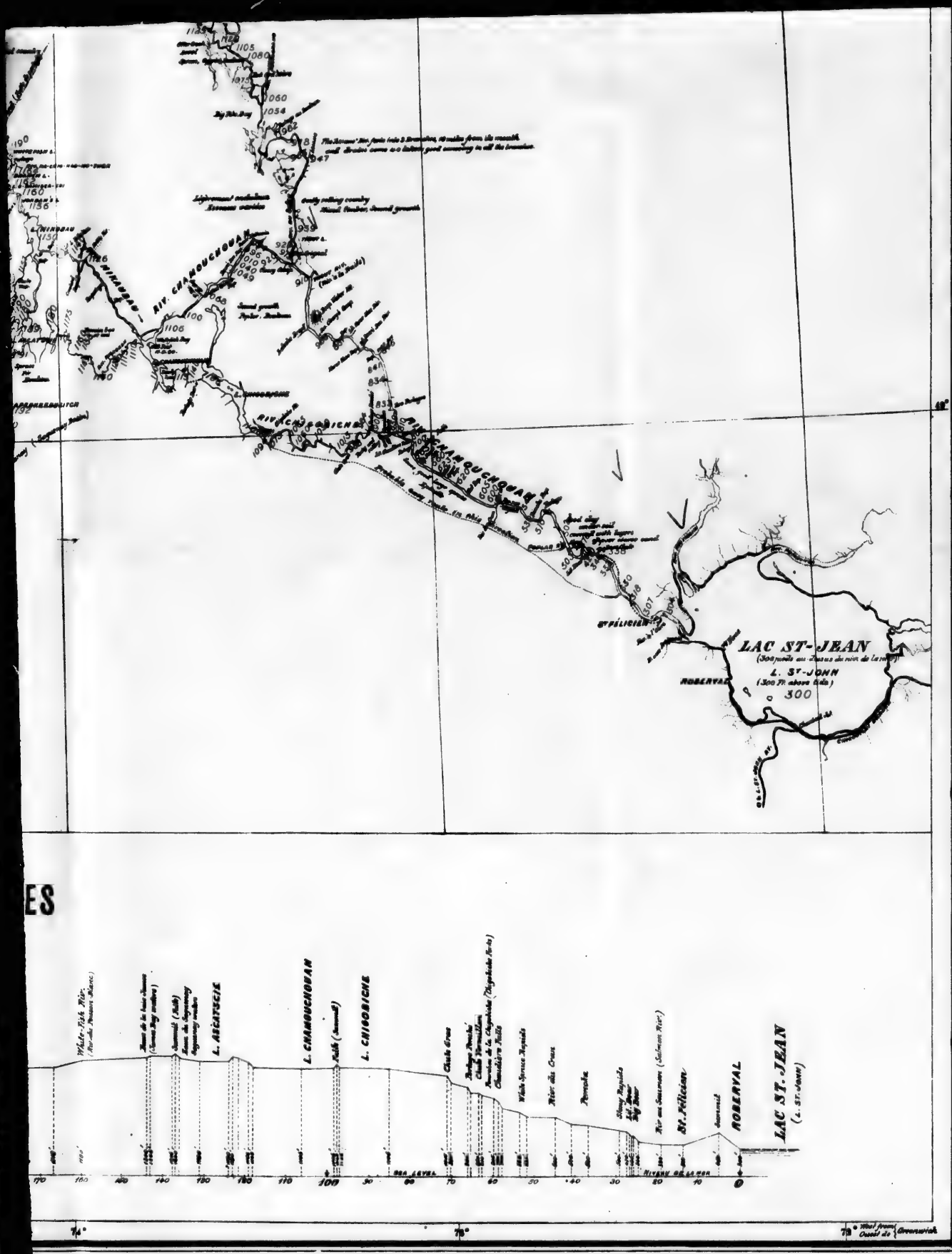
Large Spruce
Rolling hilly country
Rolling clay lands
Mixed Timber
680
680
Level Clay lands
Mixed Timber
Rolling country
Mixed timber
Rolling country
Mixed timber
Hardwood
Rolling country
Mixed timber
Hardwood
Rolling country
Mixed timber
Hardwood



DE LA ROUTE EXPLORÉE ENTRE LE LAC ST-JEAN ET LA BAIE JAMES

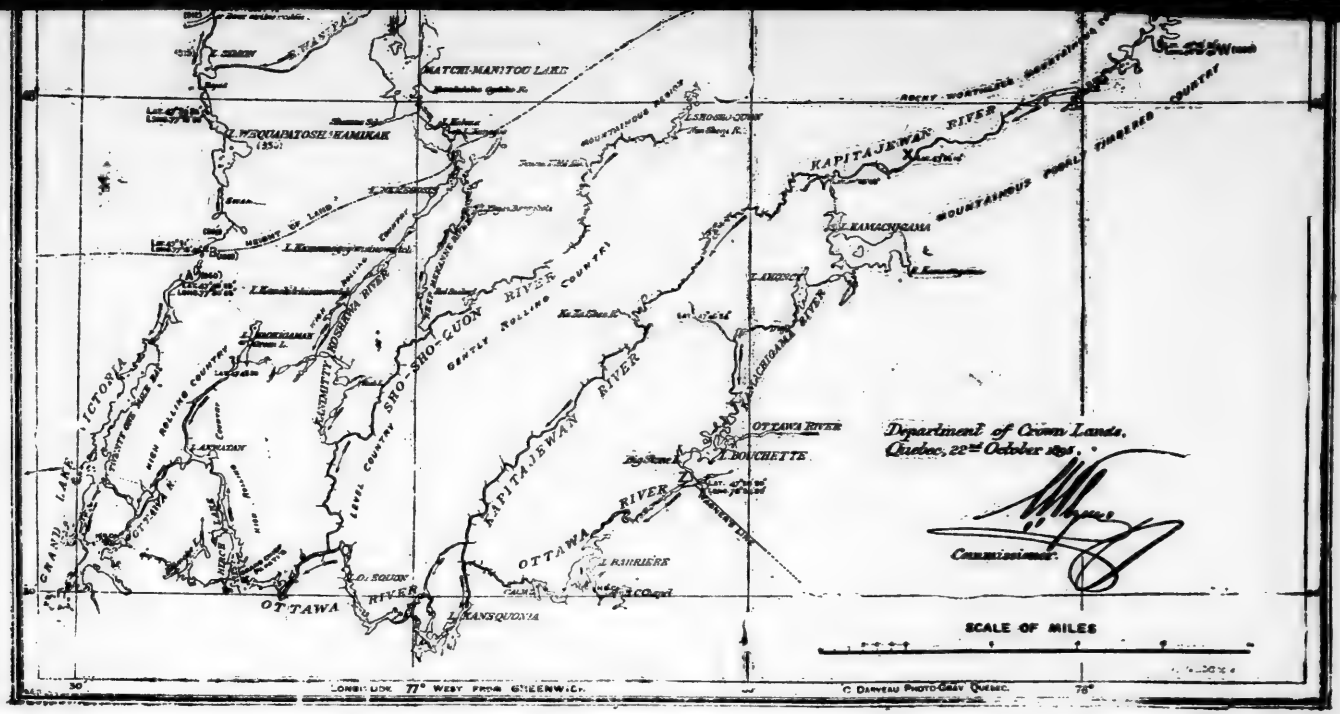
ILE OF EXPLORATORY SURVEY FROM LAKE ST. JOHN TO JAMES BAY

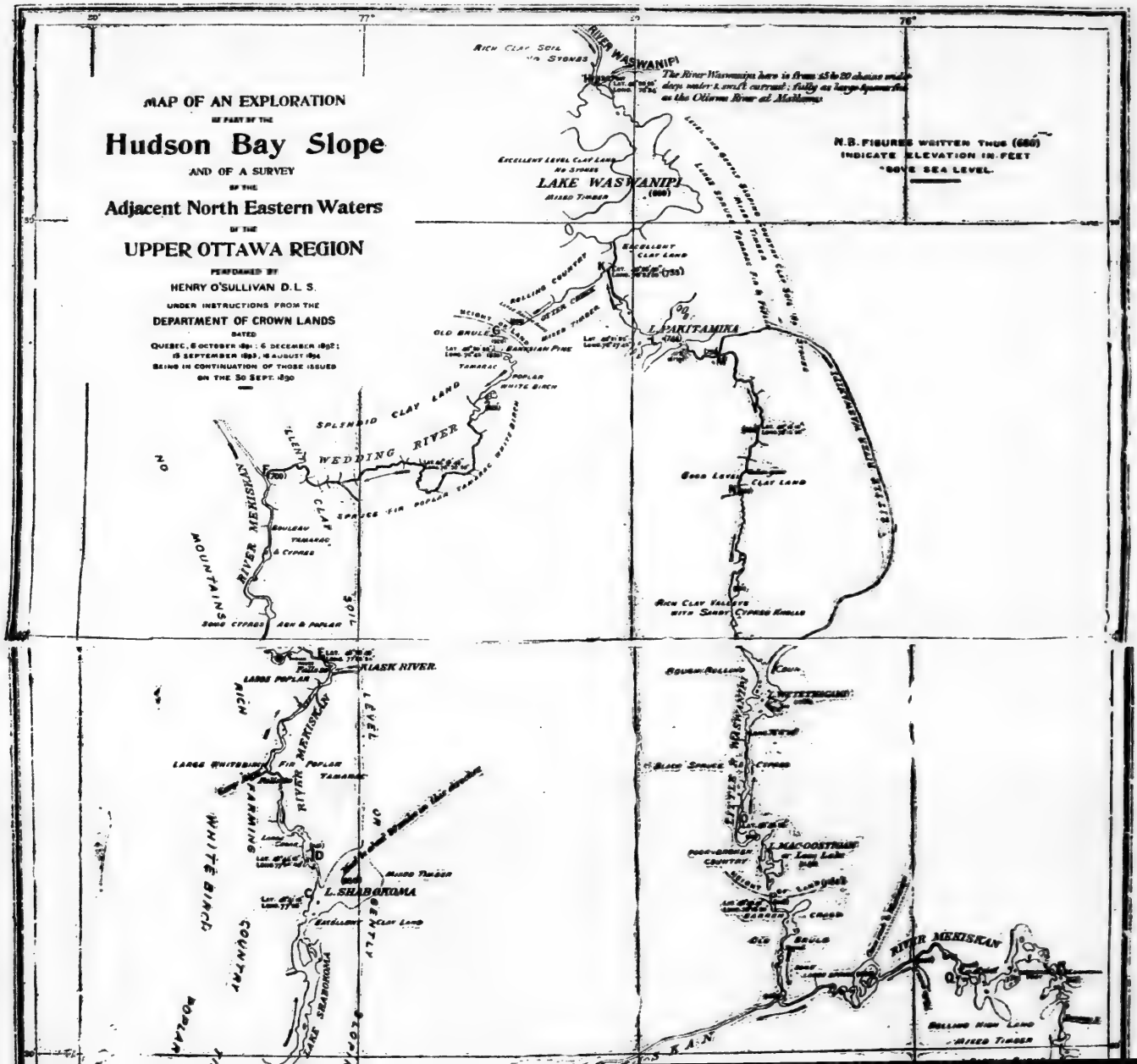


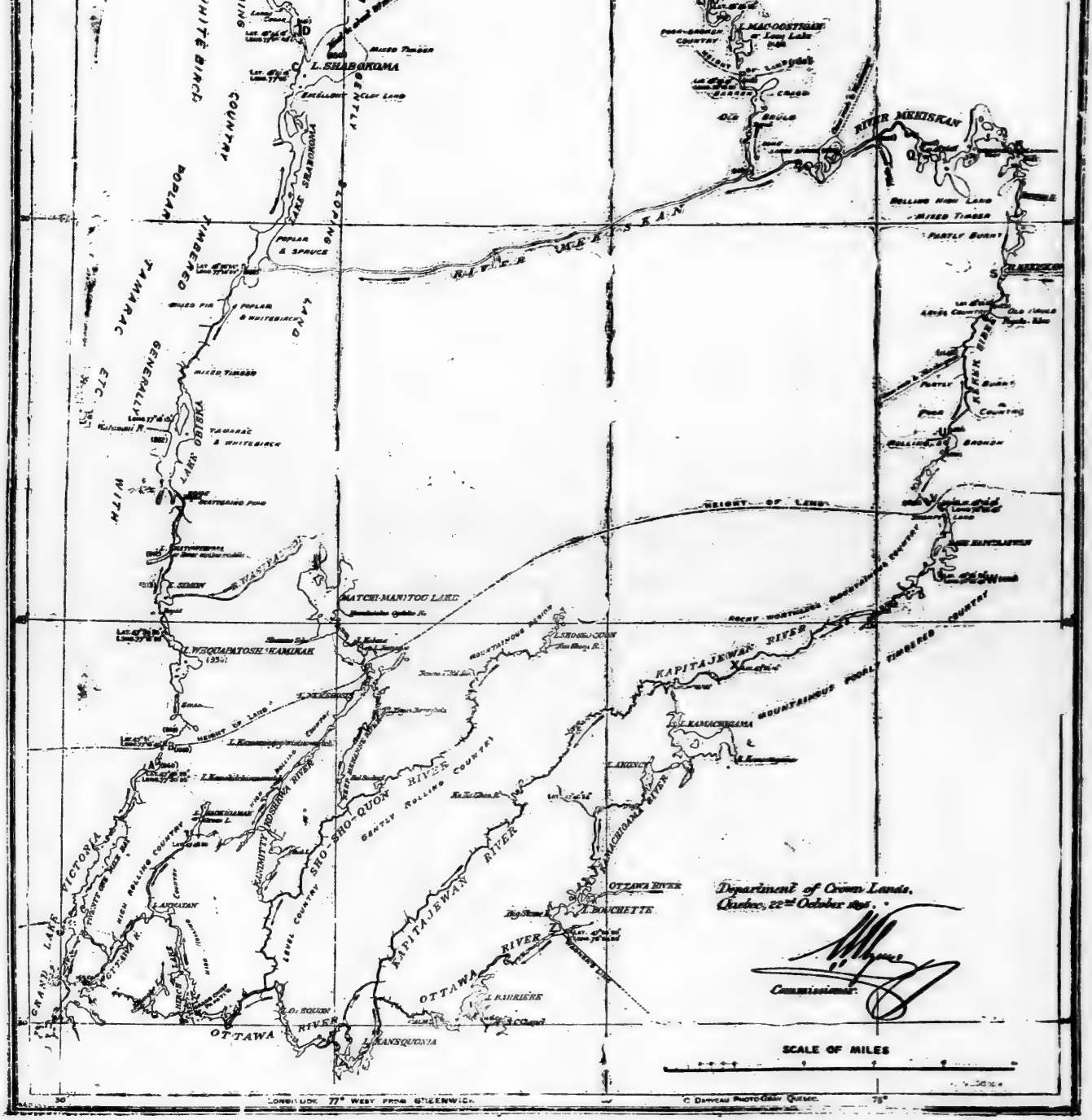


LAC ST-JEAN
(300 pieds au-dessus du niv. de la mer)
L. ST-JOHN
(300 Ft. above tide)
300
ROBERVAL
ST FÉLICIEN
RIV. CHAMOUCHOUAN
RIV. CHIGOBICHE
MINAUBAU
L. CHIGOBICHE
L. ASCATSCIE
L. CHAMOUCHOUAN
L. CHIGOBICHE
Chute Grue
Rivière du Cran
Pemoka
St. Félicien
ROBERVAL
LAC ST. JEAN
(L. ST. JOHN)
SEA LEVEL
NIVEAU DE LA MER

MATCHI-MANITOU LAKE


MATCHI-MANITOU LAKE
L. WEQUAPATOSH-HAMIKAK
KAPITAJEWAN RIVER
MOUNTAINOUS POORLY TIMBERED COUNTRY
L. KAMACHIGAMA
L. SHOSHOQUON
SHO-SHO-QUON RIVER
GENTLY ROLLING COUNTRY
KAPITAJEWAN RIVER
OTTAWA RIVER
L. BOUCHETTE
L. BARRIERE
L. KANSQUONIA
OTTAWA RIVER
GRAND LAKE VICTORIA
HIGH ROLLING COUNTRY
LEVEL COUNTRY
L. AKWATAN
Department of Crown Lands,
Quebec, 22nd October 1895.
Commissioner.
SCALE OF MILES
LONGITUDE 77° WEST FROM GREENWICH.
C. DARVEAU PHOTO-GRAV. QUEBEC.


MAP OF AN EXPLORATION
OF PART OF THE
Hudson Bay Slope
AND OF A SURVEY
OF THE
Adjacent North Eastern Waters
OF THE
UPPER OTTAWA REGION
PERFORMED BY
HENRY O'SULLIVAN D.L.S.
UNDER INSTRUCTIONS FROM THE
DEPARTMENT OF CROWN LANDS
DATED
QUEBEC, 6 OCTOBER 1891; 6 DECEMBER 1892;
15 SEPTEMBER 1893, 16 AUGUST 1894
BEING IN CONTINUATION OF THOSE ISSUED
ON THE 30 SEPT. 1890
N.B. FIGURES WRITTEN THUS (680)
INDICATE ELEVATION IN FEET
ABOVE SEA LEVEL.
RIVER WASWANIPI
LAKE WASWANIPI
L. PAKITAMIKA
WEDDING RIVER
RIVER MEKISKAN
KLASK RIVER
L. SHABOKOMA
LITTLE RIVER WASWANIPI
RIVER MEKISKAN


L. SHABOKOMA
LAKE SHABOKOMA
POPLAR & SPRUCE
RIVER MEKISKAN
RIVER MEKISKAN
MIXED TIMBER
PARTLY BURNT
POPLAR & WHITEBIRCH
TAMARAC & WHITEBIRCH
LAKE OBISKA
HEIGHT OF LAND
MATCHI-MANITOU LAKE
L. WEQUAPATOSH-KAMIKAK
KAPITAJEWAN RIVER
MOUNTAINOUS POORLY TIMBERED COUNTRY
L. KAMACHIGAMA
SHO-SHO-QUON RIVER
GENTLY ROLLING COUNTRY
KAPITAJEWAN RIVER
OTTAWA RIVER
L. BOUCHETTE
L. BARRIERE
OTTAWA RIVER
L. KANSQUONIA
GRAND LAKE VICTORIA
HIGH ROLLING COUNTRY
LEVEL COUNTRY
Department of Crown Lands,
Quebec, 22nd October 1895.
Commissioner.
SCALE OF MILES
LONGITUDE 77° WEST FROM GREENWICH
C. DARVEAU PHOTO-GRAV. QUEBEC.

J
décidé
la rac
lac N
fait e
sur u

I
attein
cette
ligne

C
feu, i
nouv
dime
pulpe
à dev
prem
j'ai t

possé

au n
Sain
d'Or

Rich
pén
mar
phy

de
riv
j'ai
arr
ba
l'a
18

su
et
a

Je n'ai pas vu de pin blanc, et quoique le cyprès, ou pin "Banksian," soit décidément un natif de cette région, ce n'est que sur les terrains brûlés jusqu'à la racine des plantes, et sur les hauteurs les plus stériles, dans le voisinage du lac Nimiskau, sur la rivière Rupert, que nous l'avons aperçu en abondance ; le fait est qu'il est rare de voir aucune espèce de pin croître avec quelque vigueur, sur un sol aussi riche en argile que celui du bassin de la Nottaway.

Il y a de l'épinette et du tamarac en quantité là où le sol n'a pas subi les atteintes du feu, mais la mouche à mélèze est en train de détruire rapidement cette dernière essence, et cela d'une manière encore plus accentuée près de la ligne de faîte que dans le voisinage de la baie de James.

Çà et là, des étendues plus ou moins considérables ont été ravagées par le feu, il y a de cela 25 à 50 ans, et sont maintenant recouvertes d'une forte pousse nouvelle de peuplier, de bouleau, d'épinette, de tamarac et de cyprès de bonne dimension, suivant leur âge respectif, ce qui assure une abondance de bois de pulpe pour de nombreuses années à venir. La fabrication de la pulpe est destinée à devenir une des principales industries de l'avenir ; l'épinette noire est la première des essences propres à la production de cette matière, et la région que j'ai traversée est le pays par excellence de l'épinette noire.

Nous avons un grand pays à développer, et les connaissances que nous en possédons semblent peu de chose en proportion de son étendue.

Jusqu'en 1894, le public a été dans l'ignorance de la région entière bornée au nord par la rivière Rupert, au sud par la ligne de séparation des eaux du Saint-Laurent d'avec celles de la baie de James, et à l'ouest par la province d'Ontario, région qui couvre une superficie de 50,000 milles carrés.

M. John Bignell, agissant pour le gouvernement de Québec, et messieurs Richardson, Cochrane et McOuat, agissant pour la société géologique, ont pénétré çà et là jusqu'à une certaine distance au-delà de la hauteur des terres, mais pas suffisamment loin pour pouvoir jeter une lumière véritable sur la physionomie de ce pays.

En 1894, conformément à des instructions reçues du département des Terres de la Couronne, j'ai traversé la ligne de faîte, à partir du Grand Lac, sur la rivière Outaouais, et j'ai pénétré sur le versant opposé, au-delà de Waswanipi ; j'ai de la sorte été en mesure de faire connaître les puissantes rivières qui arrosent cette partie de notre pays, et qui s'écoulent par la Nottaway dans la baie de Rupert. (Voyez le plan de la dite exploration, et la carte générale qui l'accompagne, dans le rapport du commissaire des Terres de la Couronne pour 1895, que je transmets ci-inclus).

L'année suivante, (1895) le docteur Bell, du département géologique, poursuivant la même route, compléta le levé de la Nottaway jusqu'à son embouchure et, de concert avec M. Brock, son assistant, explora en 1896 quelques-uns des affluents de cette rivière et aussi les routes canotières qui y conduisent ; mais

sur les 67,000,000 d'acres de la nouvelle étendue que l'on reconnaît comme appartenant à la province de Québec, je ne risque rien en disant que plus de la moitié n'en a jamais été vue par aucun homme blanc, si j'en excepte toutefois quelques " coureurs de bois " de la Cie de la Baie d'Hudson, à la poursuite d'animaux à fourrures.

Messieurs Galbraith, Low et Eaton ont fait des explorations très étendues sur les rivières Rupert et East-Main, ainsi que dans d'autres localités, entre ces rivières et " Hamilton Inlet ", mais l'étendue de terrain restée inexplorée dépasse encore de beaucoup celle qui a été parcourue par les explorateurs.

A la page 56 L de son très intéressant rapport sur la péninsule labradorienne, qui porte la date de 1896, Ottawa, M. A. P. Low, s'exprime dans les termes suivants : " on connaît bien peu de chose, officiellement ou autrement, sur les pêcheries de cette grande mer intérieure, (la mer de Hudson), et notre manque de connaissances à cet égard nous laisse ignorer que ses eaux profondes contiennent peut-être de grandes richesses poissonnières jusqu'aujourd'hui inexploitées.

M. G. F. Baillargé, ci-devant assistant-commissaire des Travaux Pubics, à Ottawa, et son frère, M. Ch. Baillairgé, notre infatigable ingénieur de la cité de Québec, ont porté beaucoup d'attention à ce sujet, et ont mis, chacun, sous forme de brochure, à peu près tous les renseignements qu'ils ont pu se procurer sur la mer en question et ses environs, Nous y trouvons, entre autres choses, que, suivant le rapport du Commissaire des Pêcheries des Etats-Unis, pour 1875-76, les baleiniers américains n'ont pas fait moins de cinquante voyages à la mer de Hudson, d'où ils ont rapporté des cargaisons valant $1,371,000, ou une moyenne de $27,240 par voyage pour chaque navire, pendant les onze années qui ont précédé 1874.

On a tué jusqu'à 200 baleines blanches à Port Nelson, en une seule marée, ce qui, en évaluant chacune d'elles à $100, forme un total de $20,000, chiffre éloquent, à coup sûr, pour la pêche d'un jour.

Les baleiniers mettent deux ans à compléter un chargement, car ils sont dans l'impossibilité de franchir le détroit de Hudson, de faire leur prise et de repasser le détroit dans la même année. En revanche, si nous avions des communications par chemin de fer, les baleiniers pourraient effectuer chaque année, à la baie de Rupert, deux chargements, un le printemps, un autre l'automne.

On trouve du lignite dans la vallée de la rivière Moose ; on a même trouvé de l'anthracite sur une île près de la côte méridionale de la mer de Hudson, et les géologues prétendent qu'on peut trouver du charbon sur les îles de la baie de James.

D'après le grand nombre de fragments de pierre calcaire et de cailloux contenant des fossiles très apparents, je conclus que beaucoup des récifs ou îles

onnaît comme
que plus de la
epte toutefois
la poursuite

très étendues
ités, entre ces
lorée dépasse

sule labrado-
ime dans les
u autrement,
on), et notre
ux profondes
'aujourd'hui

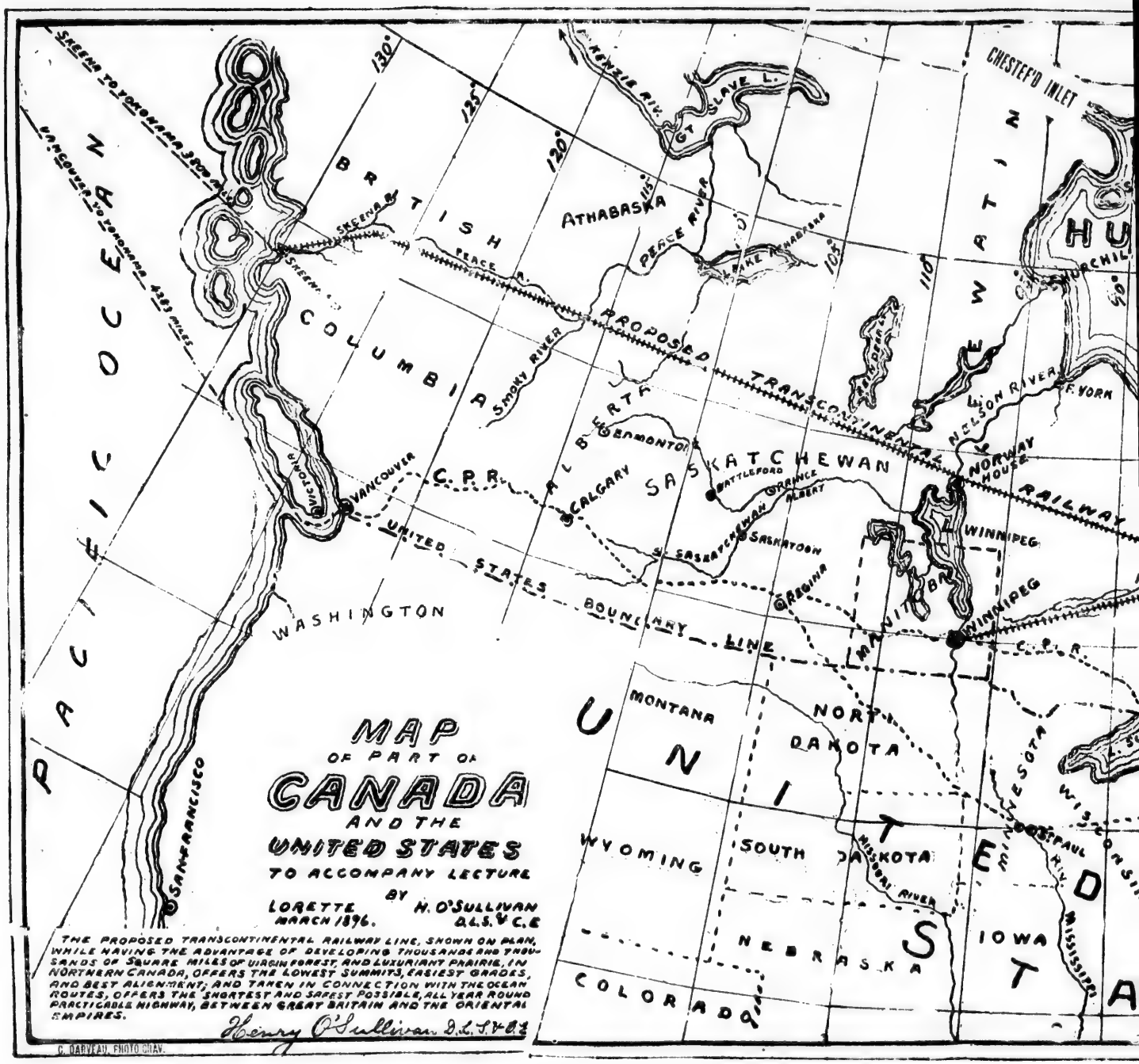
ux Pubics, à
de la cité de
chacun, sous
se procurer
utres choses,
s-Unis, pour
te voyages à
1,371,000, ou
ant les onze

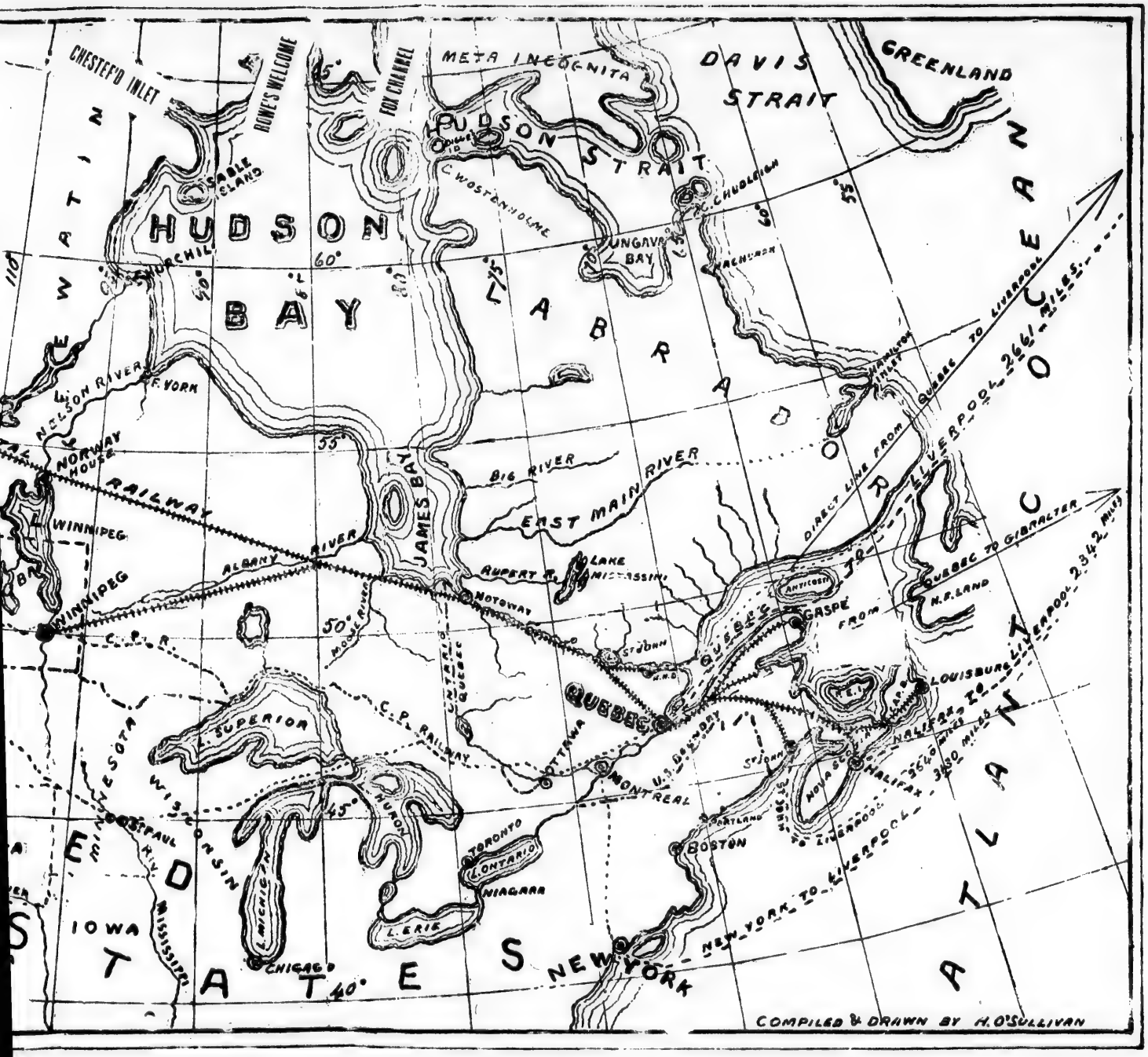
seule marée,
0,000, chiffre

car ils sont
r prise et de
avions des
tuer chaque
s, un autre

ême trouvé
Hudson, et
s de la baie

de cailloux
écifs ou îles


MAP
OF PART OF
CANADA
AND THE
UNITED STATES
TO ACCOMPANY LECTURE
BY
LORETTE H. O'SULLIVAN
MARCH 1896. D.L.S. & C.E
THE PROPOSED TRANSCONTINENTAL RAILWAY LINE, SHOWN ON PLAN, WHILE HAVING THE ADVANTAGE OF DEVELOPING THOUSANDS AND THOUSANDS OF SQUARE MILES OF VIRGIN FOREST, AND LUXURIANT PRAIRIE, IN NORTHERN CANADA, OFFERS THE LOWEST SUMMITS, EASIEST GRADES, AND BEST ALIGNMENT; AND TAKEN IN CONNECTION WITH THE OCEAN ROUTES, OFFERS THE SHORTEST AND SAFEST POSSIBLE, ALL YEAR ROUND PRACTICABLE HIGHWAY, BETWEEN GREAT BRITAIN AND THE ORIENTAL EMPIRES.
Henry O'Sullivan D.L.S. & C.E.
C. DARVEAU, PHOTO GRAV.
PACIFIC OCEAN
BRITISH COLUMBIA
ATHABASKA
SASKATCHEWAN
ALBERTA
MANITOBA
WASHINGTON
UNITED STATES BOUNDARY LINE
UNITED STATES
MONTANA
NORTH DAKOTA
SOUTH DAKOTA
WYOMING
NEBRASKA
COLORADO
IOWA
MINNESOTA
WISCONSIN
MISSISSIPPI
MISSOURI RIVER
ST. PAUL RIV.
SAN FRANCISCO
VANCOUVER
VICTORIA
SKEENA
SKEENA R.
PEACE R.
PEACE RIVER
SMOKY RIVER
GT. SLAVE L.
MCKENZIE RIV.
LAKE ATHABASKA
CHESTER'D INLET
HUDSON
NELSON RIVER
F. YORK
NORWAY HOUSE
WINNIPEG
EDMONTON
CALGARY
BATTLEFORD
PRINCE ALBERT
SASKATOON
REGINA
SASKATCHEWAN
PROPOSED TRANSCONTINENTAL RAILWAY
C.P.R.
130°
125°
120°
115°
110°
105°
90°


CHESTER'D INLET
BOWE'S WELCOME
FOX CHANNEL
META INCOGNITA
DAVIS STRAIT
GREENLAND
HUDSON STRAIT
HUDSON BAY
SABLE ISLAND
C. WOSTENHOLME
C. CHUDLEIGH
UNGAVA BAY
LABRADOR
NELSON RIVER
F. YORK
NORWAY HOUSE
RAILWAY
WINNIPEG
ALBANY RIVER
JAMES BAY
BIG RIVER
EAST MAIN RIVER
RUPERT R.
LAKE MISTASSINI
MOOSE RIVER
C. P. R.
C. P. RAILWAY
L. SUPERIOR
WISCONSIN
MINNESOTA
ST. PAUL
IOWA
MISSISSIPPI
L. MICHIGAN
CHICAGO
L. HURON
TORONTO
L. ONTARIO
NIAGARA
L. ERIE
OTTAWA
MONTREAL
QUEBEC
ST. JOHN
BOSTON
NEW YORK
NEW YORK TO LIVERPOOL
HALIFAX
LOUISBURG
GASPE
ANTICOSTI
H. F. LAND
QUEBEC TO GIBRALTER
QUEBEC TO LIVERPOOL 2661 MILES
DIRECT LINE FROM QUEBEC TO LIVERPOOL
HAMILTON INLET
ATLANTIC OCEAN
COMPILED & DRAWN BY H. O'SULLIVAN

LOWER JUMPING FALLS

CATCHING WHITE FISH AT LOWER FALLS ON RUPERT RIVER

basses de la baie doivent être formés de bancs de calcaire, et que des fragments de ces bancs sont chaque année détachés par la gelée, puis charriés par la glace qui, en se fondant, les laisse tomber çà et là, le long de la côte.

On trouve presque tous les minéraux dans la formation huronienne qui touche à la laurentienne, et quoique je n'aie rien trouvé de suffisamment important pour attirer l'attention publique, en ces temps de fièvre klondykienne, je ne doute pas que d'un examen plus attentif du pays que j'ai traversé entre la ligne de faîte et la baie de James, ne résulte la découverte de minéraux ayant une valeur commerciale. A certains endroits, le fer magnétique est tellement abondant que l'aiguille aimantée est complètement désorientée, au point qu'elle se trouve quelquefois retournée bout pour bout. Voyez le rapport du Commissaire des Terres de la Couronne pour 1895, page 104.

Depuis l'embouchure de la Nottaway, point le plus méridional de la baie, jusqu'au cap Westenholme, qui forme l'entrée méridionale des détroits d'Hudson, la côte orientale de la baie James et de la mer d'Hudson mesure, en ligne directe vers le nord, 800 milles, à peu près la même distance que celle qui sépare le premier de ces points de la cité de Washington ; la côte occidentale mesure, de la même façon, en laissant de côté les baies et les indentations du rivage, environ 1600 milles, à partir de l'embouchure de la Nottaway jusqu'à Rowe's Welcome, et l'étendue comprise entre ces limites dépasse 350,000 milles carrés.

Il faut se rappeler que quoique les détroits d'Hudson soient bouchés par la glace et inaccessibles aux vaisseaux durant neuf mois de l'année, et je puis même dire commercialement impraticables en toute saison, la baie elle-même, en-dedans des limites ci-dessus indiquées, est toujours ouverte à la navigation de juin à novembre. Généralement parlant, la baie de James est ouverte à la navigation de bonne heure, en mai.

Nonobstant tous les rapports qui prétendent le contraire, il n'y a pas de grandes irrégularités dans les marées de la baie de Rupert.

La différence entre les hautes et basses mers de morte eau est de sept pieds, et de quinze pieds dans les marées du printemps.

A Moose Factory, le vent a une action extraordinaire sur la marée. Le jour que j'y suis arrivé, il faisait une violente brise du sud-ouest, et nous ne pûmes apercevoir aucun exhaussement du niveau de l'eau de tout le temps qu'a duré la marée : le jour suivant, le vent changea et l'eau s'éleva de dix à douze pieds, dans le cours de la marée montante. Cela doit être causé par les immenses bancs de sable qui s'étendent plusieurs milles dans la direction de la mer, à l'embouchure de la rivière Moose, et tout le long de la rive occidentale de la baie.

Je crois que le vent doit avoir le même effet dans la baie de Hannah, parce que l'embouchure de la rivière est divisée en deux canaux différents par une île considérable, et ces canaux serpentent à travers les bancs de sable et les

fonds vaseux qui s'étendent du côté de la mer, aussi loin que le regard peut atteindre.

Je ne crois pas, toutefois, que le vent ait beaucoup d'effet sur la marée, quand l'eau est suffisamment profonde ; durant les quelques jours, en effet, que j'ai passés à la baie de Rupert, le vent a soufflé assez violemment des différents points du ciel, et je n'ai pas remarqué dans les marées de différence qui vaille la peine d'être mentionnée.

Vous trouverez ci-incluse une carte qui est une réduction photographique d'une carte sur une grande échelle que j'ai faite pour servir d'illustration à ma conférence sur le nord du Canada (voyez le Bulletin, année 1897, de la Société de Géographie de Québec) ; quoiqu'elle soit faite à la grosse, cette carte n'en exhibe pas moins tous les endroits de quelque importance dans leur véritable position géographique. Elle fait voir, de plus, la position doublement avantageuse de l'embouchure de la rivière Nottaway, pour la commande du trafic futur de cet immense région.

Toutes les grandes rivières, l'Albany, la Moose, la Hannah, la Nottaway, la Rupert, l'East-Main et la Grande-Rivière viennent confluer ici, ce qui permettrait de rassembler les produits forestiers des milliers de milles d'étendue arrosés par ces puissants cours d'eau et d'autres de moindre importance, à l'embouchure, soit de la rivière Nottaway, soit de la rivière Rupert. Cela seul serait une raison suffisante pour déterminer la construction d'un chemin de fer, sans compter la grande étendue de terre argileuse propre à la colonisation, de chaque côté de la ligne.

Je sais que cette région vaut la peine d'être développée, et qu'elle peut l'être plus avantageusement par le prolongement du chemin de fer de Québec et Lac Saint-Jean, qui passerait ainsi dans le cœur même de la portion la plus productive du territoire nouvellement acquis par la province de Québec, tandis que les autres lignes ne feraient tout au plus que toucher son extrémité occidentale.

Tant qu'on n'aura pas établi dans cette région des communications suffisantes par voie ferrée, les vastes ressources que renferme le territoire, au nord de la ligne de faîte, resteront improductives et sans aucun profit pour la province . en revanche, la province trouverait une grande augmentation d'importance et de crédit dans tout sacrifice intelligent qu'elle ferait pour le développer. Il n'y a pas de doute que si un chemin de fer était construit sur la route que j'ai suivie, les nombreux pouvoirs d'eau qu'on trouve de distance en distance deviendraient en peu de temps autant de centres d'industrie et de colonisation. On peut voir quelques uns de ces pouvoirs d'eau sur les photographies ci-jointes. Je crains, toutefois, que la Compagnie de chemin de fer de Québec et lac Saint-Jean, ne soit incapable pour le présent de mener à fin une entreprise aussi colossale que la construction de 380 milles de voie ferrée à travers une forêt

non-interrompue, à moins que les deux gouvernements, le fédéral et le provincial, ne lui donnent de fortes subventions, et que le capital étranger ne lui vienne en aide. Pour obtenir le capital étranger, il faut démontrer que c'est là un placement sûr et sérieux : pour cette raison, je demande la liberté de consigner quelques observations qui feront voir, je m'en flatte, que le projet en question n'en est pas un seulement d'intérêt local ou provincial, mais qu'il se rattache inséparablement à d'autres intérêts de la plus haute importance nationale.

Bien des projets ont déjà été mis de l'avant, pour atteindre la baie de James et la mer de Hudson par voie ferrée, pour s'assurer le trafic de cette vaste mer intérieure, et même pour exécuter la conception hybride d'une route au Klondyke via Massanabie, Moose Factory et la baie de Chesterfield (Chesterfield Inlet) ; mais la ligne projetée, du lac Saint-Jean à l'embouchure de la Nottaway, a pour elle, en sus de tous les avantages exposés dans les autres projets, la perspective incontestable de devenir, à quelque date peut-être pas trop éloignée de nous, partie de la route transcontinentale la plus courte, la plus sûre, la plus économique, et ouverte en tout temps de l'année entre l'Europe et les pays d'Orient.

Comme on le verra sur le profil ci-inclus, cette ligne transcontinentale projetée traverserait la rivière Nottaway, où la marée cesse de se faire sentir, là où la plus grande largeur de la rivière est de 1450 pieds d'une rive à l'autre, et où l'ouverture de la travée centrale, ou la plus longue du pont, ne dépasserait pas 500 pieds. (Voir le profil ci-joint). De là, une ligne directe jusqu'à Norway House, au pied du lac Winnipeg, traverserait les bancs de gypse de la rivière Moose, et accèderait à une vaste étendue de terre arable dans le nord de la province d'Ontario.

La baie de Hannah ne s'étend pas aussi loin vers le sud que l'indiquent les plans de cette région.

La ligne directe projetée passerait non loin du confluent des rivières " A la Paix " et " Smoky," endroit considéré comme étant à peu près le centre de la fertile région à blé du Nord-Ouest, et suivrait, de là, les vallées de la rivière A la Paix et de la Skeena jusqu'à l'océan Pacifique, après avoir traversé les Montagnes Rocheuses, là où leur sommet est deux mille pieds plus bas qu'à l'endroit où les traverse le Pacifique Canadien.

Les ressources que contiennent les bassins des rivières A la Paix et McKenzie ont été étudiées par un comité spécial du Sénat du Canada, et un rapport en a été fait et publié par ordre du Parlement du Dominion, en 1888.

D'après les conclusions de ce rapport, il y a problablement une étendue de 656,000 milles carrés, le long de la rivière McKenzie, propres à la culture des patates, 407,000 milles carrés propres à la culture de l'orge, et 316,000 milles carrés où le blé peut venir à maturité ; il y a 860,000 milles carrés de terres à pâturages, dont 26,000 milles consistent en rase prairie,

coupée ça et là de bouquets d'arbres, le reste étant plus ou moins boisé : 274,000 milles carrés de terrain, y compris la prairie, peuvent être considérés comme étant de la terre arable. La différence de latitude n'entraîne pas toujours une différence correspondante dans le climat : les fleurs s'épanouissent d'aussi bonne heure, le printemps, et aussi tard, l'automne, au Grand Lac des Esclaves qu'à Winnipeg, à Saint-Paul et à Minnéapolis ; les vents dominants du sud-ouest (le chinook) rendent le climat des bassins des rivières Liard et A la Paix aussi doux et aussi salubre que celui de l'ouest de la province d'Ontario.

Le blé vient à maturité le long de la rivière McKenzie, sous le cercle arctique, mille milles au nord de "Rupert House".

En présence de cette immense étendue ouverte à la colonisation, il est inutile de dire que la route la plus courte et la meilleure, de cette région aux marchés de l'Europe, est destinée à l'emporter sur toutes les autres.

Les détroits d'Hudson, comme il a été démontré ci-dessus, sont commercialement impraticables.

Les indications incertaines de la boussole résultant du fait que la mer dont il s'agit se trouve à proximité du pôle magnétique qui, d'après Gauss, est situé par 73° 35′ de latitude nord, et 95° 39′ de longitude ouest ; les brouillards fréquents et les brumes qui ne laissent au navigateur d'autre moyen de se diriger que la sonde ; la lutte avec les glaces flottantes et les banquises du détroit de Davis, qui interceptent l'entrée de la mer, entre le cap Chudleigh et l'Île de la Résolution, en juillet et quelquefois en août ; les champs de glace noire, transparente, s'étendant comme des nappes de dix à douze pieds d'épaisseur, qui s'engouffrent dans le chenal de Fox et bouchent l'autre entrée des détroits à l'île de Digges, en septembre, rendent la navigation de toute cette contrée incertaine et aléatoire. (Voyez les rapports du lieutenant Gordon, publiés par le Gouvernement du Dominion, en 1884-85-86).

Pour des raisons analogues, on ne peut trouver de port accessible en toute saison, sur la côte du Labrador ; c'est pourquoi la route praticable la plus courte est celle qui passe par Québec.

La route par la baie de Ha ! Ha ! et le Saguenay est encore plus courte, mais la glace y séjourne trop longtemps, au printemps, et, par suite de la difficulté de se procurer des cargaisons de retour en cet endroit, les navires de commerce seraient souvent exposés à retourner lège.

On a retourné contre Québec, bien à tort, les mêmes arguments que je viens d'employer ; cependant, les steamers océaniques peuvent prendre leurs cargaisons aux quais de Québec, tous les printemps, et traverser à Liverpool, avant que la glace soit partie de la rivière Saguenay, ou du fleuve Saint-Laurent, entre Québec et Montréal ; l'automne, le Saguenay et le Saint-Laurent, en amont de Québec, sont toujours fermés à la navigation en novembre, tandis qu'il y a rarement quelque chose qui puisse empêcher les plus grands navires du

monde de naviguer entre Québec et la pleine mer, jusqu'à Noël. Il est bien reconnu que lorsque la glace prend de bonne heure, à la Chaudière, notre port est toujours libre le reste de l'hiver, et je crois qu'on pourrait assurer le même résultat, en construisant un pont avec de bonnes culées, à la partie la plus étroite du fleuve en cet endroit.

Il n'est pas rare de voir les navires retenus, une semaine ou deux, aux quais de Québec, attendant que la glace parte du lac Saint-Pierre ; ils pourraient venir ici un mois plus tôt même, si c'était nécessaire.

En ce qui regarde le fret de retour, quand il faut charger des trains de, ou pour un endroit quelconque à l'ouest de Montréal, ce n'est pas une différence de 170 à 180 milles de distance parcourue sur des routes aussi faciles à exploiter que le sont celles du Pacifique Canadien, entre Québec et Montréal, ou du Grand Tronc, qui puisse être considérée comme un obstacle sérieux à l'accessibilité d'un port où les flottes du monde entier peuvent manœuvrer librement et sûrement.

La nature a destiné Québec à être l'entrepôt du commerce entre l'Europe et l'Amérique du Nord. Par la voie de Québec, la distance est plus courte, de San-Francisco même à un port quelconque d'Europe, que par n'importe quel port des côtes des Etats-Unis, sur l'Atlantique.

C'est perdre son temps que de lutter contre la nature. Plus nous abattons les forêts, plus nous creusons et débarrassons le chenal, plus l'eau s'évapore, et plus vite elle s'écoule, et la dérivation d'une forte partie des eaux du fleuve, à Chicago, n'est certainement pas faite pour rendre plus facile la navigation sur le Saint-Laurent, en amont de la tête de marée. Nous avons eu de cela assez de preuves, l'été dernier, pour que le public en général ouvre les yeux.

La nature a doué Québec de tous les avantages. L'eau profonde baigne le rivage, presque sans interruption, sur un bord ou sur l'autre du fleuve, depuis le bassin Louise jusqu'au Cap Rouge, une distance de neuf milles ; s'il faut un espace encore plus grand, on peut creuser, dans la vallée de la rivière Saint-Charles, pour un prix modique, un canal bordé de quais des deux côtés, jusqu'au Cap Rouge. Ce canal pourrait être alimenté par les rivières Des-Mères, Saint-Charles, Ancienne Lorette et Cap Rouge, ce qui ferait, de nouveau, de Québec, une île, comme elle a dû certainement en être une dans les époques antérieures.

Les rivières Jacques-Cartier, Saint-Charles et Montmorency, sur la rive nord, et les rivières Etchemin et Chaudière, sur la rive sud, peuvent fournir une quantité incalculable d'énergie, ce qui est, dans ce siècle de vapeur et d'électricité, un auxiliaire indispensable à toute cité grandissante.

On trouve ce qui suit dans une lettre envoyée en France par Frontenac, dès son arrivée au Canada : " Rien ne m'a paru si beau et si magnifique que la situation de la ville de Québec, qui ne pourrait pas être mieux postée, quand elle devrait devenir un jour la capitale d'un grand empire."

Plus nous étudions la géographie de notre pays et plus nous trouvons de vérité

frappante dans ces paroles prophétiques. On peut néanmoins se demander comment il se fait qu'avec de pareils avantages naturels le commerce de Québec soit languissant, ses quais déserts et ses industries frappées de stagnation. A cela je peux répondre que si nos représentants avaient été fidèles à leur mission, si nos capitalistes avaient été doués d'autant d'esprit d'entreprise que ceux de la cité-sœur, si nos concitoyens avaient connu davantage la géographie de leur pays, Québec, berceau du Dominion, en serait encore la métropole commerciale.

Québec est le seul port, de ce côté-ci de l'Atlantique, qui puisse rivaliser avec New-York. Elle est aussi près que l'est New-York de Saint-Paul et de Minnéapolis, elle est 300 milles plus près de Winnipeg, le centre de l'Amérique du Nord, et 469 milles plus à proximité de Liverpool.

Avec un pont à Québec, le trafic d'hiver pourrait être amené aux ports de mer canadiens, par l'Intercolonial, ou encore mieux par la ligne projetée qui, laissant l'Intercolonial à Saint-Charles, irait directement par les vallées de la Rivière du Sud, de la Noire et de la Saint-Jean, jusqu'à Edmunston, et de là, par la voie de la Ristigouche, jusqu'au port de la Baie des Chaleurs que l'on choisirait pour établir une communication avec la route de Galway, qui est si fort recommandée de nos jours.

Le tracé de la ligne de chemin de fer entre Edmunston et Moncton a déjà été étudié, et cette ligne, jointe à la ligne directe venant de Québec et du chemin de fer du Nord (Pacifique Canadien), raccourcirait de 150 milles, la distance entre Montréal et Moncton, par l'Intercolonial, et de 40 à 50 milles, celle qui existe par la soi-disant ligne courte, par voie de Sherbrooke et de Mattawamkeag.

Une des planches ci-jointes fait voir le profil de la dite prétendue ligne courte, comparé à celui de la ligne projetée, jusqu'à la baie de James. (Voyez les documents sessionnels de la Province de Québec, No. 29, Vol. 19-3 de 1886).

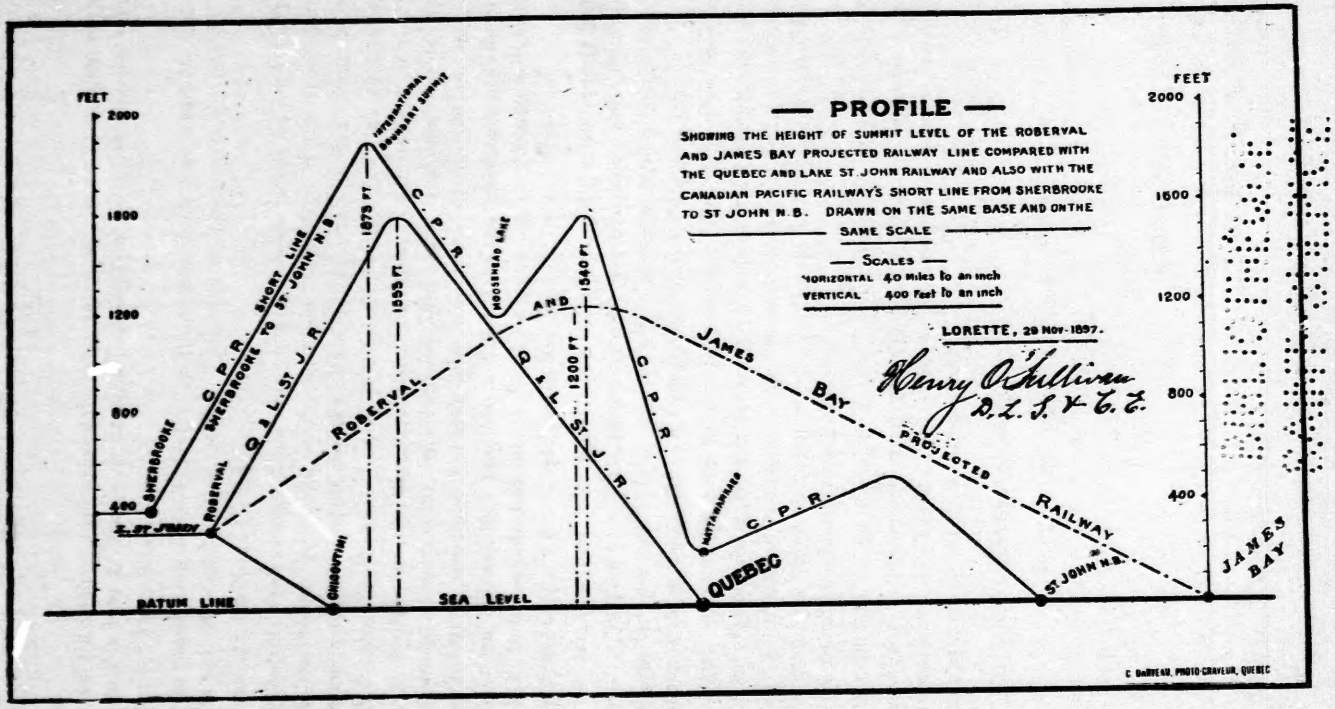
Il est bien entendu que si jamais on mettait à exécution le barrage du détroit de Belle-Isle, dont on parle tant, le Saint-Laurent serait rendu navigable jusqu'à Québec, en toute saison de l'année.

Ce n'est pas là une conception oiseuse: c'est simplement une question d'argent.

La construction d'un barrage de neuf à dix milles de longueur, et d'une profondeur moyenne de 200 pieds, quand on peut pour cela se procurer, sur les lieux mêmes, les meilleurs matériaux, et quand trois nations y sont intéressées, n'est pas une entreprise si extraordinaire après tout.

Si les intérêts réunis de la Grande-Bretagne, des Etats-Unis et du Canada étaient pesés rigoureusement, le capital nécessaire à l'entreprise serait vite trouvé, car le coût en serait insignifiant, en comparaison des bénéfices matériels qui en seraient le résultat.

De même que l'eau revient toujours à son niveau, ainsi faut-il que le courant



— PROFILE —
SHOWING THE HEIGHT OF SUMMIT LEVEL OF THE ROBERVAL AND JAMES BAY PROJECTED RAILWAY LINE COMPARED WITH THE QUEBEC AND LAKE ST. JOHN RAILWAY AND ALSO WITH THE CANADIAN PACIFIC RAILWAY'S SHORT LINE FROM SHERBROOKE TO ST JOHN N.B. DRAWN ON THE SAME BASE AND ON THE SAME SCALE
— SCALES —
HORIZONTAL 40 Miles to an inch
VERTICAL 400 Feet to an inch
LORETTE, 29 Nov. 1897.
Henry O'Sullivan
D.L.S. & C.E.
FEET
2000
1600
1200
800
400
SHERBROOKE
C.P.R. SHORT LINE
SHERBROOKE TO ST. JOHN N.B.
INTERNATIONAL BOUNDARY SUMMIT
1873 FT
1553 FT
C.P.R.
MOOSEHEAD LAKE
1540 FT
1200 FT
Q. & L. ST. J.R.
ROBERVAL
AND
JAMES BAY PROJECTED RAILWAY
ROBERVAL
Z. ST. JOHN
CHIBOUTIMI
MATTAWAMKEAG
QUEBEC
ST. JOHN N.B.
JAMES BAY
DATUM LINE
SEA LEVEL
C. DARVEAU, PHOTO-GRAVEUR, QUEBEC

principal du trafic transcontinental direct suive, tôt ou tard, la ligne projetée de Québec à la baie de James, et de là, à l'embouchure de la Skeena, par voie de la vallée de " Peace River."

Ce passage, au nord, à travers les Montagnes Rocheuses, avait été fort recommandé par Marcus Smith et autres ingénieurs de premier ordre, lors de la construction du Pacifique Canadien.

Toute la ligne se trouvera à trois ou quatre cents milles au nord du Pacifique Canadien, ce qui procurera, avec certitude, l'avantage d'une température plus uniforme pour le transport des céréales et autres produits de l'ouest: le sommet des Montagnes Rocheuses y est de 2000 pieds moins élevé, les déclivités moins fortes et la direction générale meilleure. La future ligne ouvrira tout un pays actuellement inaccessible, et outre qu'elle sera éloignée de la frontière, elle constituera une ligne militaire sûre, une épine dorsale, en un mot, pour le pays, en cas d'hostilités; ajoutons enfin à tous ces avantages qu'elle rendra la distance de la Grande-Bretagne à la Chine et au Japon environ 600 milles plus courte que par toute autre voie praticable.

Je sais que l'on me critiquera pour l'apparente digression que je fais en ce moment, quelques-uns même pourront croire que mes idées sont extravagantes; mais il ne faut pas oublier que la construction moderne rend aujourd'hui possibles beaucoup d'entreprises qu'on eût autrefois qualifiées d'utopies.

J'étais jeune alors, mais je me rappelle fort bien lorsqu'un membre très-important du congrès américain demanda au proposeur du chemin de fer " Union Pacific " s'il avait son bon sens, et dans ce cas, pourquoi il s'efforçait d'imposer au gouvernement le projet extravagant et impraticable de la construction d'un chemin de fer à travers les Montagnes Rocheuses.

Le chemin de fer " Union Pacific " a été construit, et outre celui-là, cinq autres lignes à travers les Montagnes-Rocheuses, dans les Etats-Unis; nous en avons une aussi en Canada: c'est pourquoi j'ai toutes les raisons de croire qu'avant longtemps nous en construirons une autre.

Le tout humblement soumis.

J'ai l'honneur d'être,
monsieur,
Votre obéissant serviteur,

(Signé) HENRY O'SULLIVAN,
D. L. S. & C. E.
Inspecteur des Arpentages, P. Q.

Lorette, 29 novembre, 1897.